

MAI 1950

NUMÉRO 31

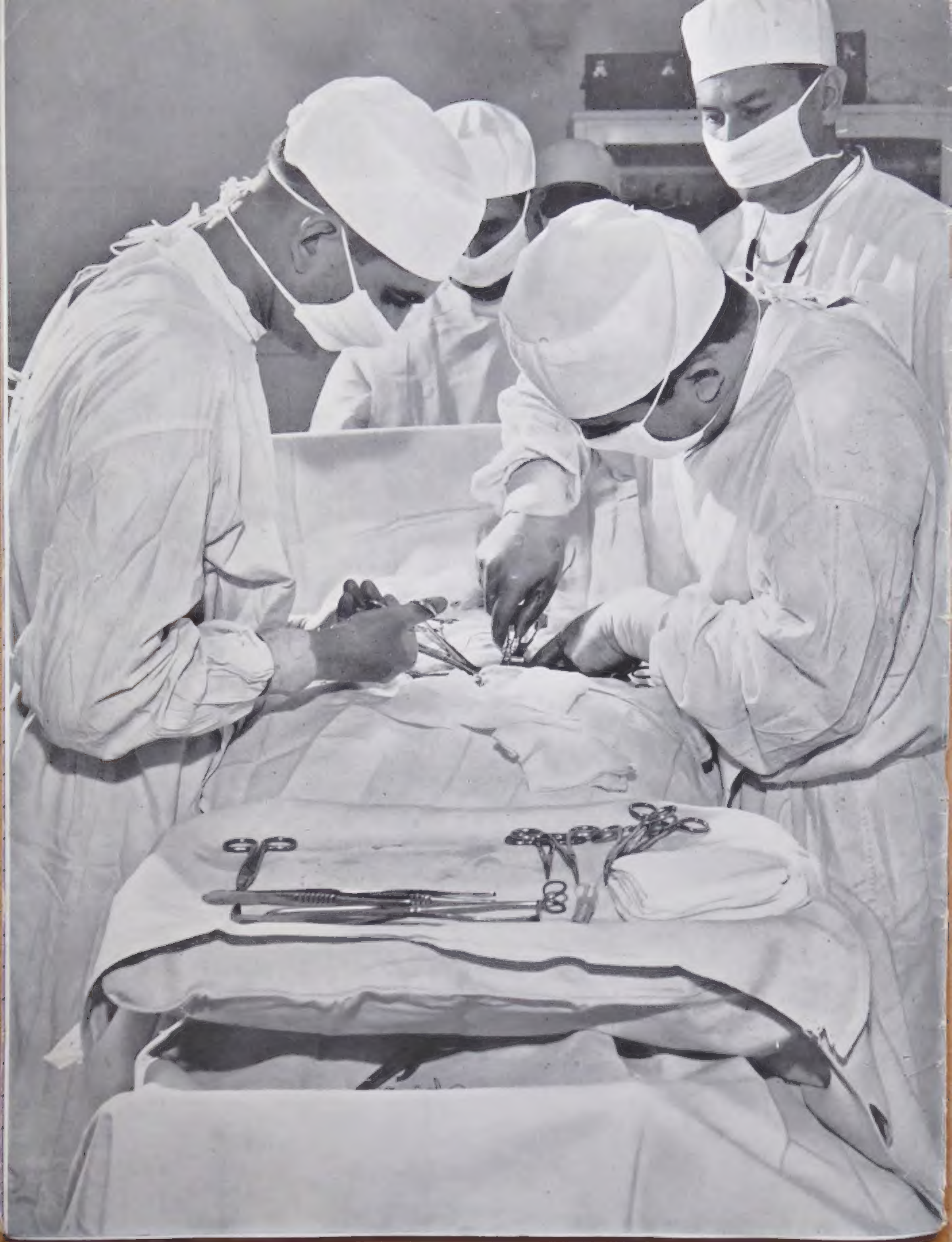


REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RESERVEE AU PERSONNEL



S T A N D A R D F R A N Ç A I S E D E S P É T R O L E S





Le mois passé, dans les dernières lignes de mon message à propos des augmentations de salaires, je souhaitais en conclusion que le cœur et la raison puissent se mettre d'accord.

Peu après, la prime d'assiduité pour les Raffineries était portée de 8 à 10 %. La mesure va être étendue à l'ensemble du personnel bénéficiant de cette prime.

Ainsi, de part et d'autre, on a fait preuve de beaucoup de bonne volonté et d'un sincère désir d'éviter tout arrêt de travail préjudiciable à l'Economie française en général, et à notre Société en particulier.

Nul ne saurait s'en réjouir plus que moi.

C'est ma conviction profonde — acquise au cours des 25 années que j'ai passées au milieu de vous — que notre Société est, non seulement une « affaire », mais aussi une « équipe ». Il convient dans l'intérêt même de l'affaire, que cette équipe soit satisfaite en même temps qu'optimiste et, pour cela, il faut que celui qui dirige l'affaire fasse largement confiance à l'équipe.

Confiance... bien sûr... car la « traite sur l'avenir », dont je vous parlais, sera lourde à provisionner chaque mois ; c'est pourquoi vous devez m'aider à la payer, en augmentant encore — et vous le pouvez — non votre temps de travail, mais votre productivité.

Les efforts de tous doivent faire naître de nouveaux profits, grâce auxquels nous pourrons, non seulement supporter les récentes augmentations, mais continuer, le temps aidant, à combler l'écart entre vos salaires et le coût de la vie, tout en assurant la juste rémunération des capitaux de nos actionnaires.

Allons, en chasse... chasse aux abus, aux erreurs, aux pertes de temps et de matières, aux routines, au gaspillage sous toutes ses formes.

Vous, et vous seuls, pouvez me donner raison.

S. SCHEER PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Une intervention chirurgicale à l'hôpital de la Tropical Oil Co en Colombie (Ph. J. Collier).

MAI 1950

NUMÉRO 31

Esso
REVUE

REVUE MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL DE LA
STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

Rédacteur en Chef-Gérant : P. MOREL

Rédaction : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES (8°)
TÉL. BALZAC 46-24 - POSTES 321 ET 243

MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX
D'ENTREPRISE DE FRANCE

SOMMAIRE

Éditorial	1
Dix ans, déjà	2
Médecine et pétrole	3
Hep, taxi	6
Petites découvertes	8
Si vous voulez élever des lapins.....	9
Pétrole-Propreté	13
Mer grosse, grains violents	16
L'Actualité photographique	25
Au téléphone	32

Et nos rubriques habituelles : Nouvelles brèves -
Revue de la Presse - Entre Nous - Une page pour
vous, Madame - Chronique sociale - Le Docteur
vous parle - La page des Jeunes.

Photographies

Collection ESSO (MORRIS - COLLIER - VACHON) p. 3
à 5 (HEZAULT) p. 6, 7, 11, 25, 29 (MORRI) p. 33.

Illustrations

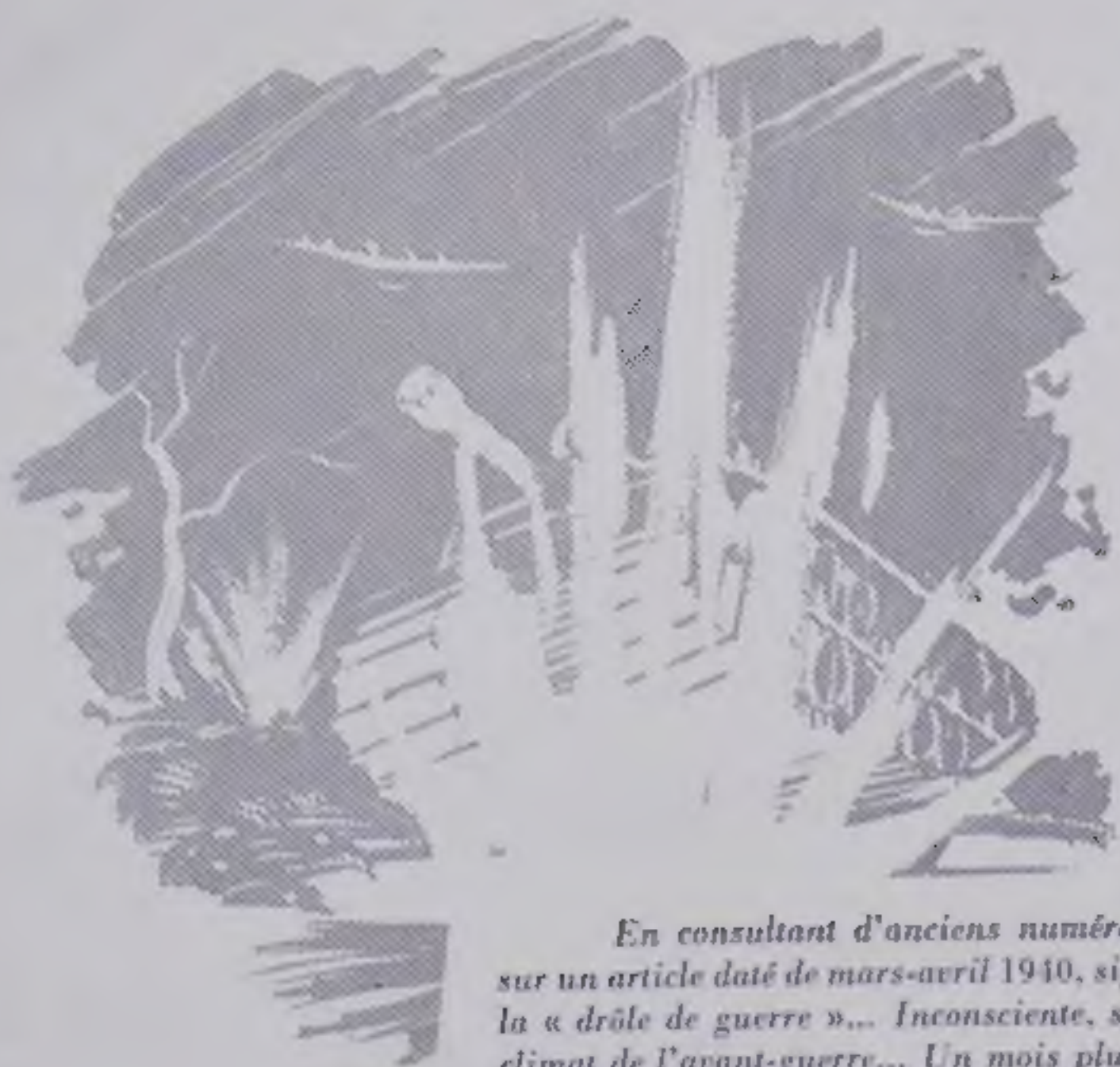
J. MATGE, p. 7, 6, 7 - VILLEMEN, p. 8 - P. FORTNAIRON et
J. MATGE, p. 9 à 12 - S.E.S., p. 13 - S.E.S., et R. MELLISSENT,
p. 16 à 21 - S.E.S., p. 28, 29 - J. MATGE, p. 32.

Mise en page : A.-H. FIGUREY

La reproduction de nos articles et documents
doit être soumise à notre autorisation.



COUVERTURE : Au soleil couchant, la raffinerie
de Baltimore. (Collection Esso - Photo Badger)



Dix ans déjà...

En consultant d'anciens numéros de l'Esso-Revue, qui se nommait alors Revue Standard, nous nous sommes arrêtés sur un article daté de mars-avril 1940, signé de M. H. Ortolo, rédacteur en chef de la Revue, alors aux Armées. Mars-avril 1940 : la « drôle de guerre »... Inconsciente, semble-t-il, du danger qui pesait sur elle, la France ne se résignait pas à oublier le doux climat de l'avant-guerre... Un mois plus tard, la machine de guerre allemande devait se mettre en marche et rompre, en quelques jours, les articulations d'un système militaire désuet, qui traduisait, sur le plan stratégique, l'état d'esprit purement « défensif » de la nation française toute entière. Cet amollissement de nos énergies, si explicable pour chaque homme de chez nous, du seul fait qu'il est né dans le « jardin de l'Europe », cette insouciance de la puissante et fanatique menace qui pesait sur nous, nous les avons payés ; nous les avons même payés cher ! Il convient certainement aujourd'hui de ne pas oublier cette fraîche leçon de l'histoire. Vous méditez, comme nous-mêmes, sur ces lignes, pleines d'une prophétique inquiétude :

Car, il y a la guerre...

« On pourrait l'oublier... En première ligne, par de belles journées de décembre, la nature semblait si sereine sous son manteau de neige, le « no man's land » si calme qu'on venait à se demander pourquoi tant de précautions afin d'éviter d'être vu, pourquoi casque et masque. Mais, le soir, mitrailleuses, minenwerfer et canons se chargeaient de rappeler la dure réalité. Loin du front, dans le cantonnement de repos, dans les villes de l'intérieur, rien qui décèle les hostilités. Un moment troublée, la vie a repris avec tout ce qu'elle comporte de mesquin, d'égoïste et de routinier. Et, pourtant, la menace subsiste comme par le passé. Il faut le dire pour réagir contre les imprudences qui pourraient être commises et seraient, sans doute, payées très cher. Les Allemands, a-t-on souvent répété, veulent une guerre brusque, totale et rapide. On a attendu l'attaque et l'on a cherché à y parer par toutes les mesures de défense active et passive. Puis, peu à peu, la vigilance s'est relâchée. On s'est habitué à vivre dangereusement jusqu'à méconnaître et défier même le danger. Et l'on peut se demander si l'effet de surprise ne serait pas obtenu, maintenant, plus facilement qu'il y a quelques mois !... Mais réaliser pleinement qu'il y a la guerre, paraît aussi nécessaire pour vivre et gagner la présente guerre. Le Français admet d'être dérangé dans ses habitudes quand le péril est menaçant. Tous les sacrifices peuvent, alors, lui être demandés. Et le sursaut d'énergie, dont il est capable, a souvent étonné le Monde. Mais obtenir de lui qu'il soutienne longtemps son effort est certes plus difficile, surtout si le danger semble s'éloigner. A la mobilisation, personne n'a discuté le devoir qui s'imposait. Chacun était prêt à sacrifier vie et biens pour le salut du pays. Jusqu'à présent, nous n'avons pas eu à supporter de très gros sacrifices. Nous devrions nous en réjouir et, pourtant, ne considérons-nous pas, parfois, comme pénible la vie militaire qui, le plus souvent, se passe dans de confortables cantonnements ? Non, le danger n'a pas disparu. Il demeure tout aussi brutal et l'on voudrait que ces mots « Souviens-toi que nous sommes en guerre » fussent partout inscrits pour rappeler, à tout moment, de façon d'ailleurs fort inoffensive, une réalité que beaucoup semblent ignorer. On voudrait que cette maxime fut suivie de celle « Souviens-toi que tu fais la guerre ». Nous faisons la guerre et voulons la victoire. Elle ne sera acquise que si, au prix d'un inlassable effort, nous affirmons et maintenons, avec nos alliés, une incontestable supériorité dans tous les domaines. La lutte, qui est engagée, implique une continuité et une persévérance dans l'effort et dans l'action. Il faut produire, intensifier la production des industries de guerre. Mais il faut, en même temps, constamment améliorer et perfectionner cette formidable machine de guerre qu'est l'Armée actuelle, mise sur pied à la mobilisation. Il faut accroître sans cesse notre potentiel de guerre en évitant toute dégradation ou toute perte d'énergie qui feraient le jeu de l'ennemi. Réagissons donc, aussi vigoureusement que possible, contre la lassitude et l'engourdissement qui pourraient s'emparer de nous après la tension que nous avons connue pendant de longs mois. Surtout, ne nous cachons pas la vérité. Quel que soit le poste que nous occupons, nous devons nous demander « Si nous sommes vraiment prêts » et après avoir impartialement considéré ce que l'on attend de nous, nous reconnaitrons sans doute, qu'il nous reste encore beaucoup à faire. Et c'est tant mieux : car, seul, un travail énergiquement conduit peut nous aider à surmonter les défaillances morales que nous pourrions connaître, tout en augmentant et portant au plus haut degré les chances de succès que nous devons mettre de notre côté pour le jour où les cartes seront définitivement abattues sur la table et où la partie sera jouée. »

Quelques semaines plus tard, le 5 juin, à Berny-en-Santerre, dans la Somme, le capitaine Henri Ortolo, qui commandait la 6^e Batterie du 10^e R.A.D., était tué en plein combat contre les chars ennemis, auprès d'un de ses 75, d'un éclat d'obus dans la tête et d'un éclat dans la poitrine. Sa division, ancrée dans les tranchées hâtivement creusées dans la plaine du Santerre, avait reçu l'ordre de résister jusqu'au bout, et de se faire tuer sur place, sans esprit de retraite. Henri Ortolo, avec ses camarades et ses hommes, a tenu, du 25 mai au 5 juin, où il devait tomber, à 15 h. 30, sous un déluge de fer et de feu, après avoir détruit un groupe de dix-sept chars ennemis qui s'était avancé à moins de 600 mètres de ses pièces. Sur sa poitrine, il portait l'insigne de son régiment, avec cette simple devise : « Prêt » !

Pierre MOREL.
Rédacteur en chef de l'Esso-Revue.

MÉDECINE ET *Pétrole*



Examen d'une petite fille de 3 ans à l'hôpital Lago
— Raffinerie d'Aruba (Lago Oil and Transport Co).

à travers le monde...



les grandes compagnies pétrolières, chaque fois qu'elles se sont trouvées devant des problèmes d'utilisation de main-d'œuvre dans les pays où l'assistance publique et les services médicaux sociaux étaient peu développés, ont dû prendre en mains, voire créer de toutes pièces les organisations médicales ou para médicales nécessaires. Les très belles photos que nous avons sélectionnées pour nos lecteurs, nous montrent les créations dans ce domaine de quelques Sociétés.



Clinique dentaire d'El Centro (Colombie). Tropical Oil Company.



Transport d'un blessé grave à Manizal. Colombie.



Examen radioscopique à l'hôpital Lago-Raffinerie d'Araba. Lago Oil and Transport Co.



Visite du docteur dans une grêche en Colombie — Tropical Oil Company.



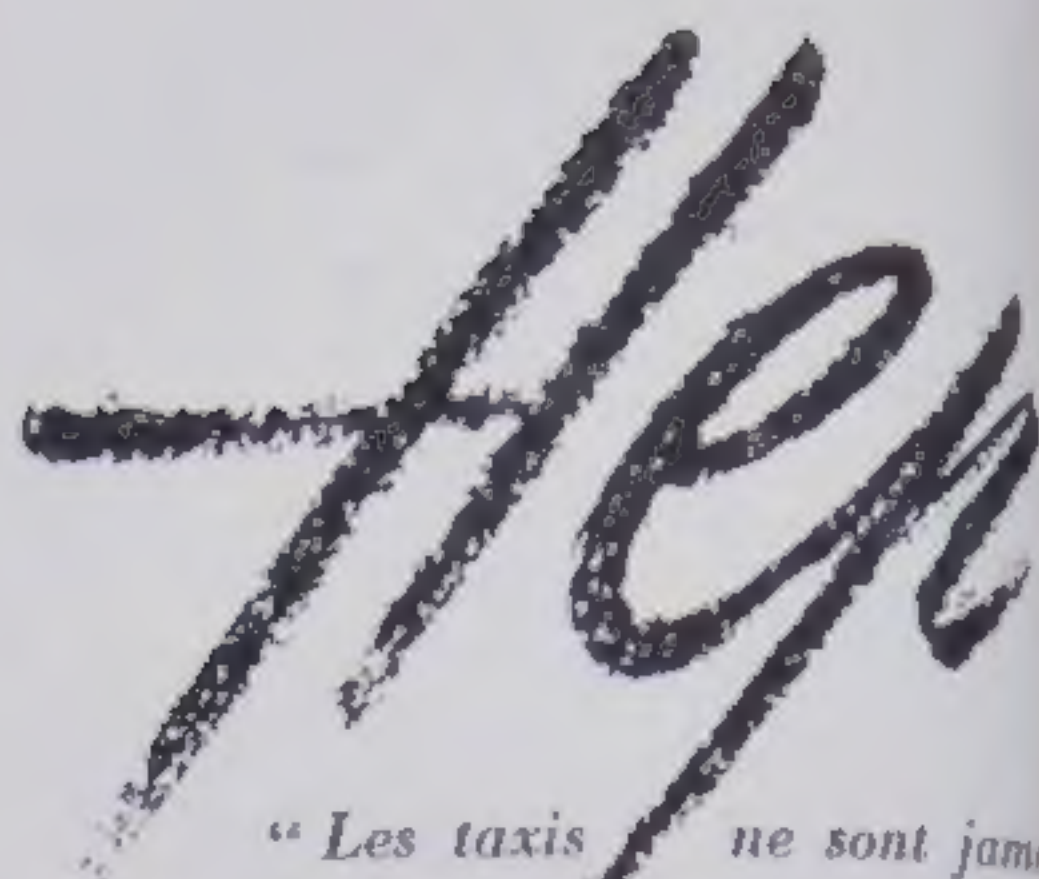
Salle d'opérations de l'hôpital Lago — Raffinerie d'Aruba — Lago Oil and Transport Co.



Une salle des malades à l'hôpital de Cabimas, Venezuela.

CERTES, on peut penser qu'il s'agissait à l'origine, d'obtenir du personnel un rendement maximum, en contrôlant son état sanitaire au moment de l'embauche et en le maintenant en bonne santé ; dans certains cas particuliers, il convenait même, par des campagnes sanitaires de grande envergure, d'implanter des entreprises en des régions malsaines où le travail eût été impossible sans ces précautions préliminaires. Il n'en resta pas moins que la population de ces contrées, et nous pensons particulièrement aux pays tropicaux, a largement profité des services sanitaires et des installations médicales, chirurgicales et dentaires des sociétés pétrolières. Avant l'arrivée de celles-ci, le médecin était rare ou inconnu dans ces régions et la médecine du travail a dû y ajouter à son programme des activités qu'elle ne connaît pas dans nos pays, où son rôle est strictement défini. Elle ne se contente plus de donner les premiers secours aux malades et aux blessés : le patronat se repose sur elle de veiller au bien-être du personnel et d'améliorer les conditions de salubrité locales. Le programme, on le voit, est vaste ! Des hôpitaux, des dispensaires, des maternités ont été construits en Argentine, au Pérou, au Venezuela, en Colombie, aux Antilles, aux Indes Néerlandaises et dans le Moyen-Orient. Sans

doute, ces services ont-ils été fondés pour les employés des compagnies et pour leur famille, mais aucune personne malade ou blessée, même étrangère au personnel, n'a jamais fait appel, en vain, à l'hôpital ou aux dispensaires. De plus, en collaborant avec les administrations locales, les médecins de l'industrie pétrolière ont permis d'abaisser considérablement le taux de la mortalité infantile et d'améliorer l'hygiène et, partant, l'état de santé des populations. C'est ainsi qu'à Talara, au Pérou, pays où le taux de mortalité infantile pose un grave problème, l'industrie pétrolière s'est plus particulièrement préoccupée des soins à donner à l'enfance : en un an, plus de 800 enfants y ont été soignés et les médecins de la compagnie ont traité 1.500 cas d'obstétrique. Quant au Venezuela, d'immenses régions ont été littéralement purgées de la fièvre jaune et du paludisme qui y sévissaient à l'état endémique ; ce fut là le premier travail des sociétés pétrolières, avant même que de commencer leurs travaux de prospection. Médecine « utilitaire » et « intéressée » ? Certes, au premier chef ; mais il est indéniable que son action contribue grandement au progrès humain ; dans l'exercice de sa profession, il n'est pas un médecin qui puisse consentir à limiter ses efforts, surtout dans ces conditions particulières.



*“ Les taxis ne sont jamais
les chauffeurs s'en vont déjeuner, de dix-neuf à vingt-et-une heures, dîner
notre direction, retournent au dépôt, n*

AVANT de maugréer, avons-nous pensé à leurs difficultés ?... Notre contrariété de ne pouvoir utiliser, sur l'instant, un de leurs véhicules engendre rapidement notre mauvaise humeur. Mais, il demeure un fait certain : ces taxis que nous croisons, stationnent, maraudent, travaillent depuis la première heure, sans discontinuer. A travers Paris et les embouteillages, par tous les temps, verglas ou pluie, sur le glissant pavé de bois, ils se faufilent du matin au soir, à notre disposition. Cette profession, en elle-même fatigante, se double, par ailleurs, d'importantes difficultés matérielles. A leur fatigue et leur énervement, les chauffeurs doivent ajouter, souvent, le souci d'une voiture dont le moteur et la caisse atteignent les limites de l'usure. Et le renouvellement constitue un fameux problème !

« — Taxi ! »

Quelle joie, n'est-ce pas, confortablement installé, de se laisser conduire, sans nul souci, de Vincennes à l'Etoile !... Les quais de la Seine, l'Île Saint-Louis, les Tuileries, la Concorde et déjà, déjà, la perspective des Champs-Élysées où mille autos semblent jouer entre elles sur la chaussée. A cet instant, nous méprisons le métro, nous sourions aux files d'attente des autobus — le seul moyen agréable de circuler dans Paris est indiscutablement le taxi. Il pleut ? Taxi ! — Nous sommes pressés ? Taxi ! — Nous portons un paquet encombrant ? Taxi ! — L'automobile personnelle ? Mais, n'entendons-nous pas de toutes parts : garage, assurances, impôts ? Et nous revenons, à l'occasion, au taxi parisien joufflu, un peu démodé, mais tellement confortable ! Nous savons l'apprécier à sa juste valeur, lorsqu'il nous conduit à notre rendez-vous, nous évite la pluie et la bousculade du

métro ; ne soyons donc pas ingrats. A l'interview suivante, prêtons une oreille attentive. M. X... (chauffeur) a placé dans son portefeuille les quelques billets de la course, et, se reculant sur son siège, nous expose son point de vue. Nous ne tardons pas à savoir que sa journée est de onze heures. La préfecture a fixé dix heures, exception faite des chauffeurs propriétaires d'une seule voiture. En cas d'arrêt de travail, maladie, grosses avaries, il peut obtenir l'autorisation de rouler douze heures par jour. « — Tout est prévu ! — Par les syndicats et la préfecture. Mais la question de l'essence reste à étudier !... » « — à 46 fr. 80 le litre d'essence, nous n'y arrivons plus ! Nous consommons 13 à 15 litres aux cent kilomètres, soit 450 à 500 litres par mois et par taxi. A Paris, nous sommes 10.000 contre 14.000 avant la guerre. Et c'est encore dans notre capitale que la circulation coûte le moins cher... » En déduisant les frais généraux qui incombent à une voiture sans cesse en mouvement, notre chauffeur nous apprend, sans détour, « qu'il se fait » de sept à huit cents francs par jour de bénéfice net, compte tenu des réparations bénignes dont il se charge lui-même. « — Je me suis mis à la mécanique, après les fiacres... » Pendant un court instant, nous faisons revivre, à travers les mains noueuses de notre ami, ses ongles cassés, usés, le cocher d'autrefois, dressé sur son siège, le fouet au vent, la mine fière sous son haut-de-forme. C'est un bruit de sabots ferrés... un peu de nostalgie... « La Belle Époque ! »... La pluie a maintenant interrompu notre bavardage et réjouit notre interlocuteur. Les clients ne manquent pas par mauvais temps, et nous l'imaginons, ce soir, content de sa journée et brossant les housses de sa voiture. Nous savons que son épouse lui viendra en aide et que tous deux mettront à jour leur livre de comptes.

Cette conversation n'a pas été sans

DE HAUT EN BAS.

La chasse au taxi sur les Champs-Élysées. Un taxi « Vedette ». Le légendaire C-7. Un vétéran Citroën, place de l'Etoile.

Taxi!



libres ! De onze à quatorze heures,
Le reste du temps, jamais ils n'empruntent
disposent plus d'assez de carburant, etc..., etc..."

nous fait réfléchir : 500 litres par mois \times 12 = 60 hectolitres par an pour un véhicule, soit 600.000 hectolitres pour 10.000 l... Jamais nous n'avions imaginé une telle consommation de carburant. D'ailleurs, nous nous étions simplement contentés de nous laisser conduire et de maugréer suivant le cas, sans approfondir plus avant les difficultés de cette profession. Non seulement les difficultés matérielles et les fatigues, mais les dangers. Témoin ce chauffeur que trois bandits dévalisèrent sous la menace du revolver, pour s'enfuir après avoir mis le taxi hors de service. Comme consolation et dédommagement, il obtint 90.000 fr. et l'occasion de changer de voiture l... La majorité des chauffeurs de taxis exploitent leur véhicule depuis quinze ans — en moyenne — De cet état de choses découlent des réparations souvent graves ; les moteurs, au régime de la circulation de Paris, fatiguent considérablement. Il faut fréquemment changer des pièces que l'on ne trouve plus dans le commerce, les faire faire à des prix très élevés. Maints ennuis s'ajoutent : consommation plus forte d'huile et d'essence, insécurité du moteur, bruits de carrosserie, tous inconvénients portant préjudice au chauffeur du taxi. La solution est donc d'acquérir un véhicule neuf. C'est la solution, mais c'est aussi le problème. Pour obtenir les meilleures conditions de la part d'un constructeur, il ne suffit pas de se grouper et de former ainsi une grosse commande ; la première chose est de trouver un fournisseur. Les caractéristiques d'un taxi sont spéciales, différentes de celles d'une voiture touristique. La charge utile, le nombre de places, la consommation réduite au minimum, la sécurité et le confort sont les éléments indispensables. Nous pensons pouvoir écrire que Ford (Vedette) et Peugeot (203 commerciale) ont été présentes à cet effet. Quant à la R.N.U.R., elle aurait, paraît-il, l'intention de mettre prochainement sur le marché une voiture

dont la caisse a été spécialement étudiée pour l'usage « taxi ». M. Georges Kermina, propriétaire et directeur de « La Métropole », souligne pour nous la valeur des taxis Renault que ses chauffeurs utilisent depuis de nombreuses années. Il est vrai que ces voitures sont entièrement remises à neuf, quand le besoin s'en fait sentir. Les carrosseries sont défaits de bout en bout (bois, tôle, fauteuils, peinture) et les moteurs, démontés jusqu'aux plus petites pièces, sont révisés et mis au point avec le plus grand soin. Le dépôt des taxis « La Métropole » est une véritable usine où cent ouvriers entretiennent les trois cents voitures de la Compagnie, qui couvrent, ensemble, un million de kilomètres par mois. Personne ne songe à se plaindre de ces modèles relativement anciens, mais d'un confort et d'une souplesse qui ont fait leurs preuves, et M. Kermina attend la sortie des nouveaux taxis de la R.N.U.R. pour renouveler son matériel. Nous aurons sans doute le privilège d'apprécier bientôt ces récents modèles, au même titre que la « Vedette » et la « 203 », mais ne soyons pas trop impatients, car ces voitures luxueuses, élégantes, rapides, sont d'un coût de cinq à six cents mille francs !... Une telle facture ne peut évidemment pas être réglée « cash » par nos chauffeurs de taxi et les crédits demeurent très longs (de 24 à 27 mois). Mais déjà, nous croisons dans les rues quelques « Vedette » et nous pouvons espérer, dans un proche avenir, rivaliser avec les puissants taxis américains de New-York, Oslo, Stockholm ou Bruxelles. Peut-être même aurons-nous à bord le téléphone (coût 300.000 fr.), en plus de la radio, de la télévision... Mais toujours, au Bois, le fiacre gagnera en pittoresque.

G. B.

DE HAUT EN BAS.
A " La Métropole ", la remise en état des voitures : nettoyage
des pièces, travaux de carrosserie et de mécanique.



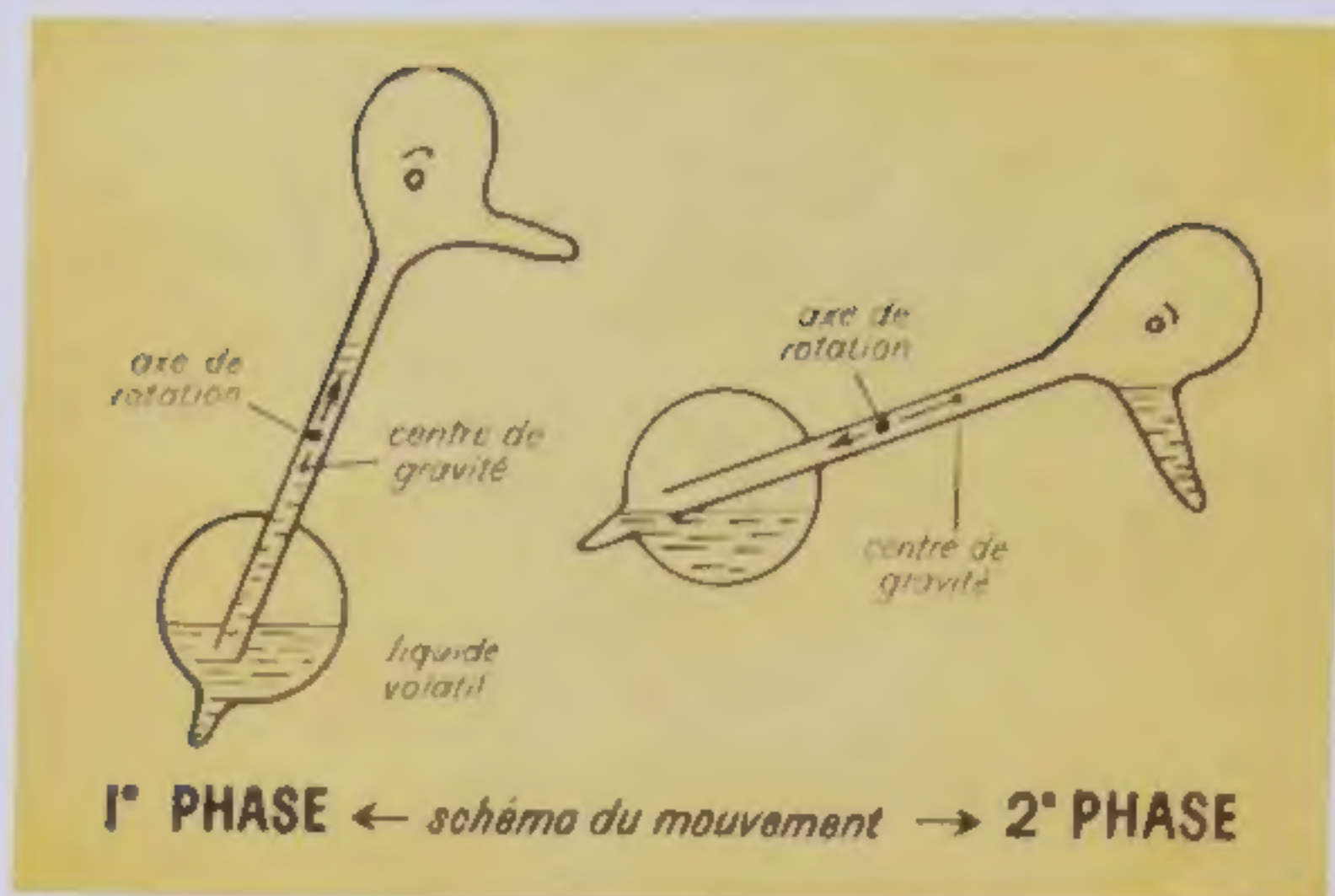
Petites DÉCOUVERTES



Pour nous
amuser :

L'OISEAU BUVEUR

Dans la vitrine de certains magasins de jouets, un oiseau de verre, garni de plumes, s'incline au-dessus d'un verre d'eau ; il se penche, son bec trempe dans le liquide, puis il oscille un instant, se redresse et recommence. Le fonctionnement de ce curieux « échassier », qui nous amuse et nous étonne, s'explique simplement. Deux boules de verre mince, reliées par un tube qui se prolonge dans la boule inférieure, constituent la tête et le corps dans lesquels circule un liquide volatil. La tête, recouverte d'une poudre spongieuse, s'imprègne d'humidité à chacun de ses contacts intermittents avec l'eau et se trouve refroidie par l'évaporation continue de cette eau. La vapeur qui s'est condensée sous l'influence de cette baisse de température entretient une pression presque nulle dans la boule supérieure, mais dans le reste de l'ensemble le liquide qui se volatilise entraîne une pression supérieure. Cette pression oblige le liquide à monter dans le tube. Le centre de gravité du système se déplace, passe au-dessus de l'axe de rotation et donne à l'oiseau son mouvement de bascule. Tel est le simple mystère de l'Oiseau Buveur !



Dans nos jardins :

PETITE MOTOCULTURE

Le bêcheage, en fin de journée, est un des travaux les plus pénibles du jardinage ; désormais, la peine du jardinier sera allégée par l'emploi du motoculteur « 5 CV Camiot-Gravely », qui retourne un arc de terrain léger en moins d'une heure et permet de nombreuses utilisations : charrue, herse. Suivant le cas, il est possible de lui adjoindre des socs à butter, une faucheuse, un pulvérisateur à pression, une remorque, etc...

La construction robuste de ce petit tracteur lui ouvre une brillante carrière dans nos jardins et nous espérons, dans un proche avenir, voir son usage se répandre.

(Photos et documentation « Notre Métier »)



Nous distinguons, entre les roues avant de l'appareil à l'arrêt, les pales de la charrue rotative.



Remarquons le jardinier qui ne semble faire aucun effort pour diriger le motoculteur en pleine action.



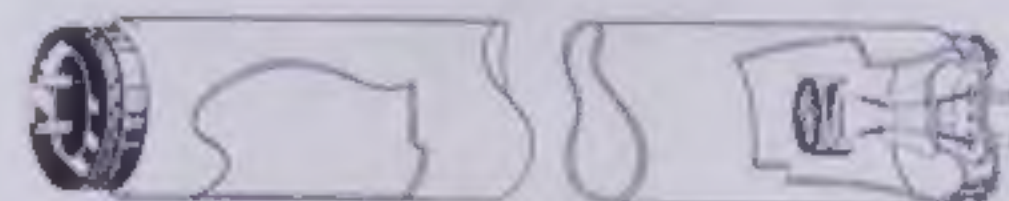
Le petit tracteur poursuit son travail. L'émiettement parfait de la terre nous donne une idée de sa valeur.

Dans l'éclairage :

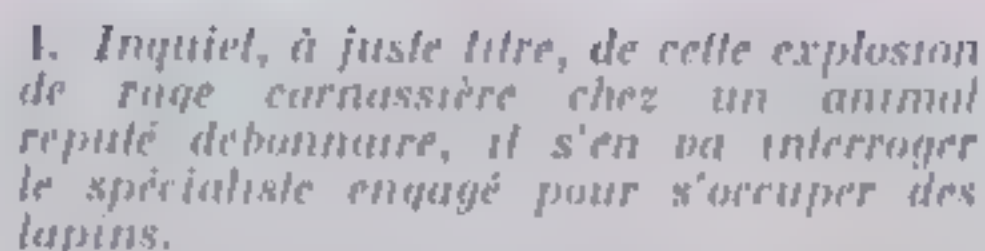
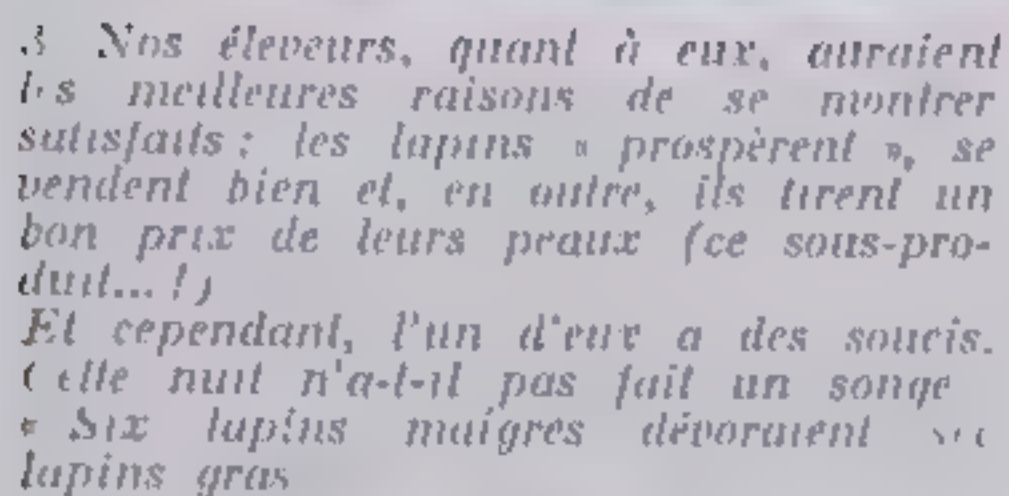
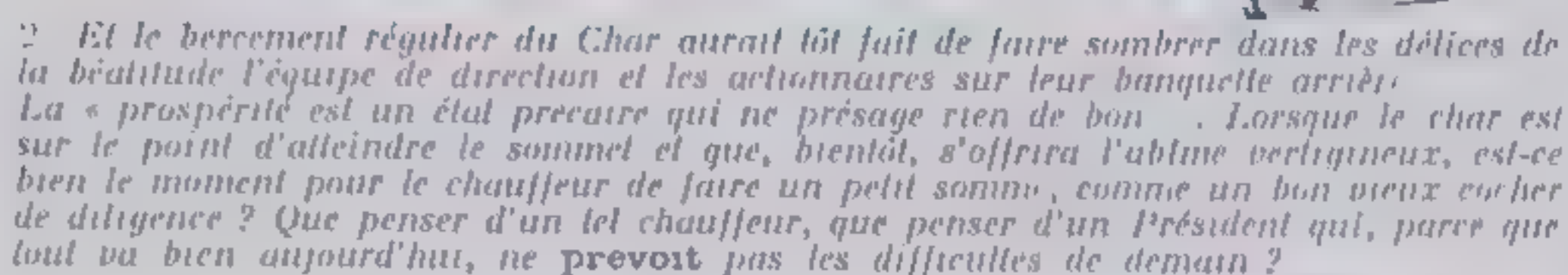
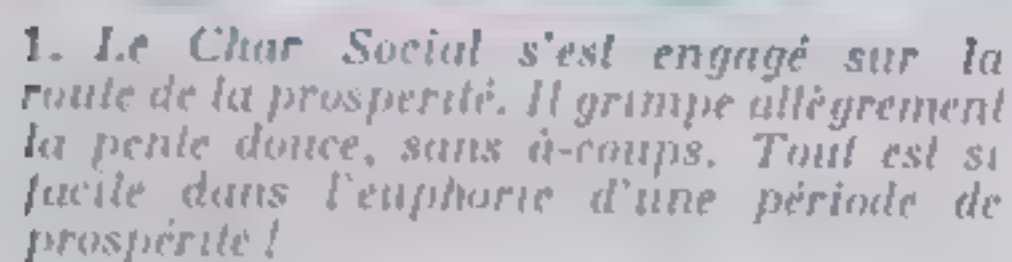
LA LAMPE GERMICIDE

La lampe Germicide connaît un grand succès aux Etats-Unis, et les industriels français manifestent depuis quelque temps déjà, le désir de la voir apparaître sur le marché national. Ce désir sera bientôt satisfait, car les fabrications Mazda ont mis au point cette fameuse lampe Germicide, productrice de rayons ultra-violet abiotiques et dotés d'un effet bactéricide puissant. Elle pourra être utilisée pour la désinfection des usines et des locaux pharmaceutiques, dans les laboratoires biologiques, la stérilisation des usines de fabrication ou préparation de produits alimentaires, dans les installations sanitaires, la désinfection de matériels divers, dans les hôpitaux, chez le médecin et dans le cabinet du dentiste.

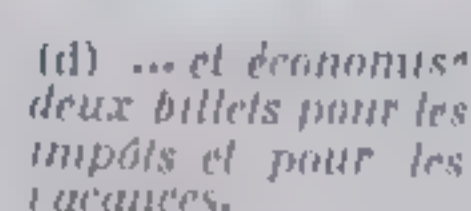
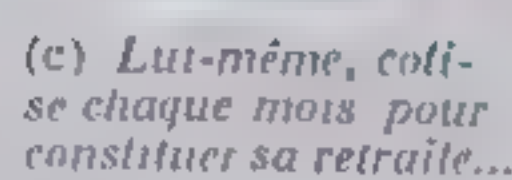
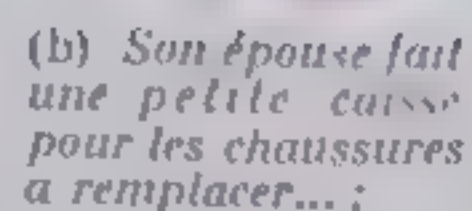
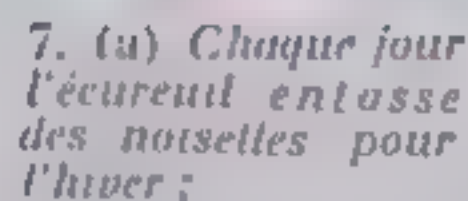
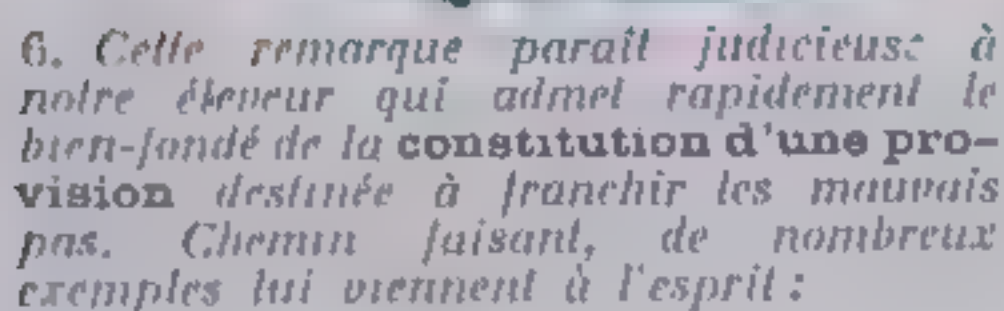
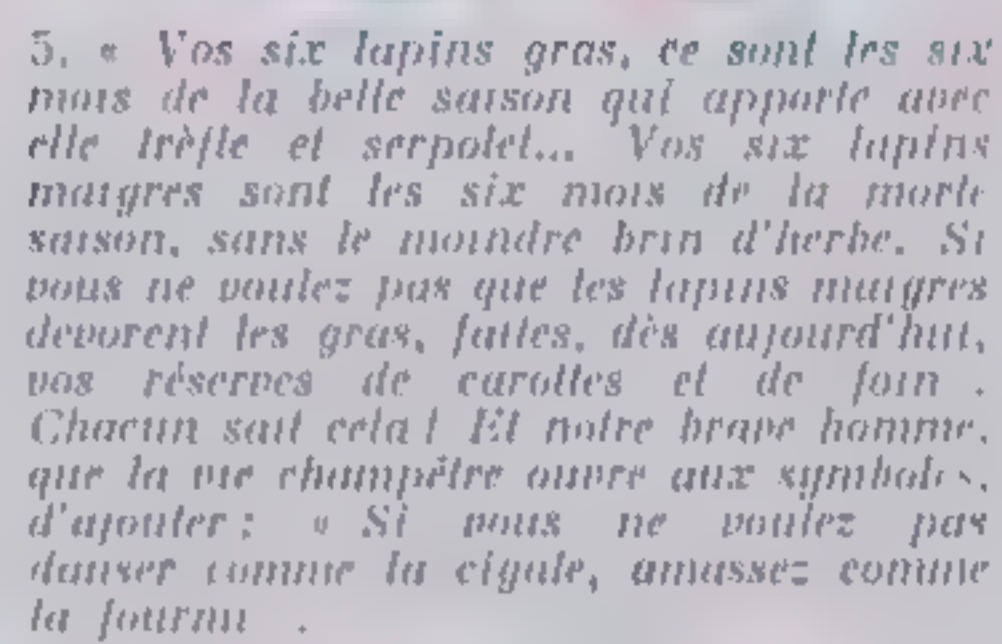
N'oublions pas, toutefois, que les rayons ultra-violet abiotiques constituent un danger pour la vue. Il est donc très important que les lampes Germicide soient placées hors du champ de vision direct et indirect, ce qui implique un choix judicieux des matériaux réfléchissants ou non réfléchissants.



La lampe Germicide Mazda TG 30 doit être utilisée avec précaution : emploi de réflecteurs spéciaux, de goulottes en aluminium, qui permettent un contrôle rationnel du rayonnement et une meilleure utilisation de la lampe dans ses multiples applications.



Interpelle, ce brave homme se redresse, hoche la tête d'un air grave et, imitant un illustre prédécesseur, fait connaître le plus naturellement du monde la clef du songe.



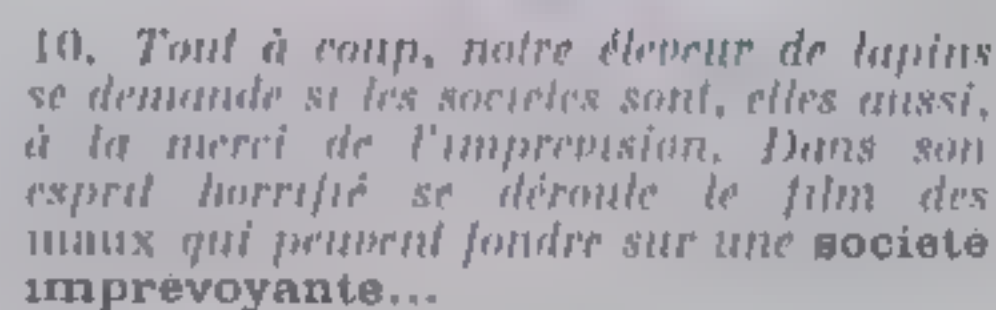
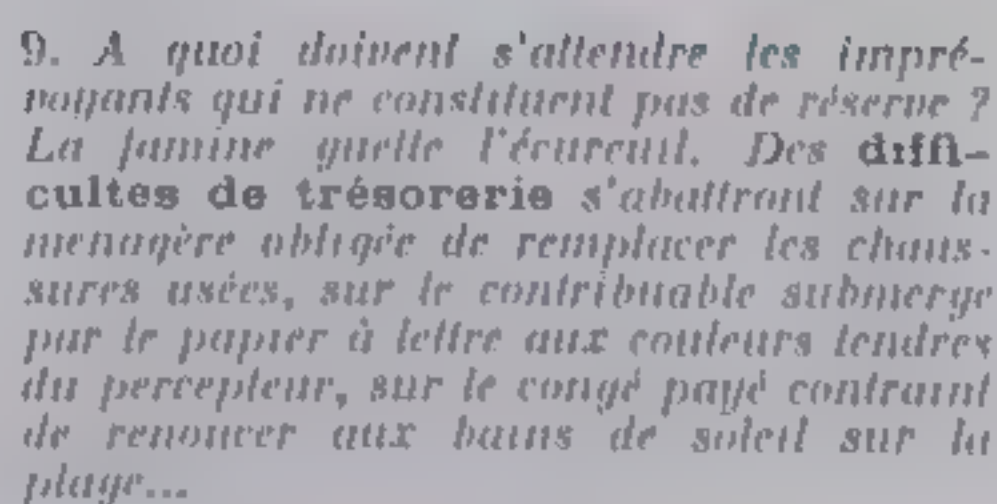
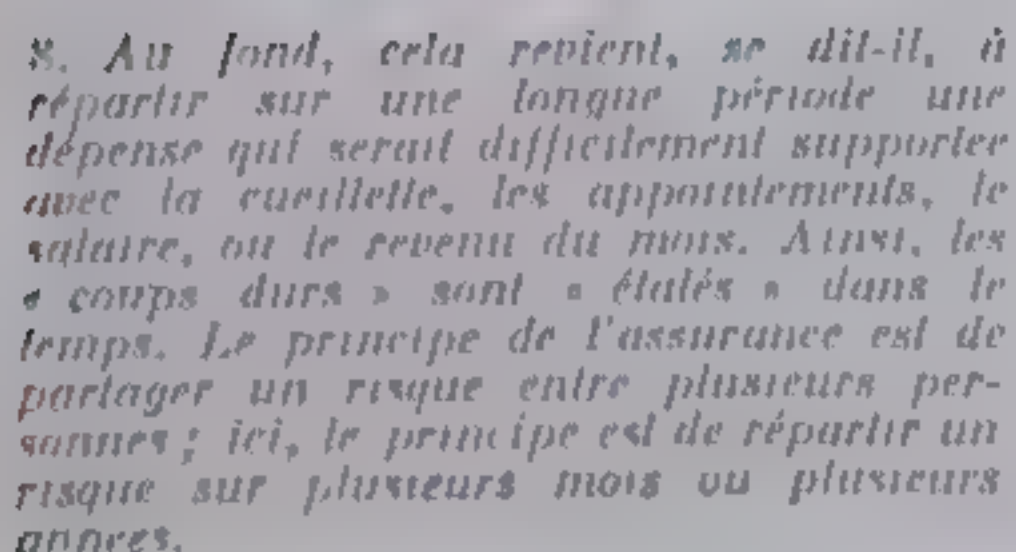
Comment analyser ces opérations ? Toutes se caractérisent par :

(1) la prévision d'une dépense future,

(2) un prélèvement sur le revenu présent

(3) destiné à constituer une réserve.

(4) pour faire face,
à la dépense prévue
le jour venu.



(over tablet)

Manque d'Argent

Mauvaise Rotation
du CAPITAL

EXAGÉRATION
des Stocks

INSUFFISANCE
des Stocks

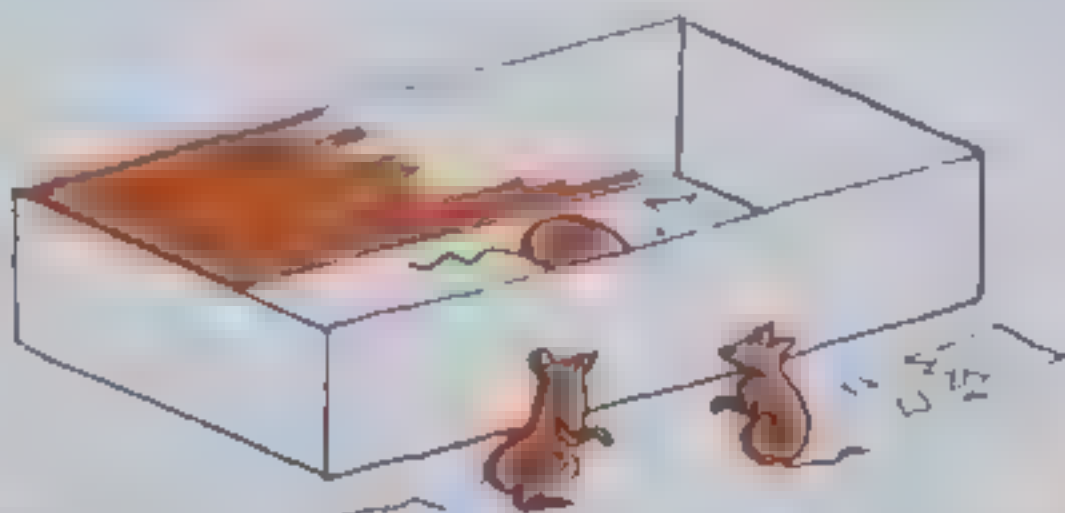
DÉFICIENCE DU RENDEMENT



Un mal vieux comme le monde, hélas !
Le malade passe par quatre phases,
parfois, il en réchappe



EST VIDE



Les rayons de la
boutique sont ar-
rondement le r-
carré bout qui est
plein on en a
pas dans le stock
le gérant doit être
dans la salle de
vente et

BELLE OCCASION !

à la faveur d'une
hausse, « faire la
culbute » sur un
article.

ACHAT 100
VENTE 200

Les stocks de charbon
diminuent de jour
en jour



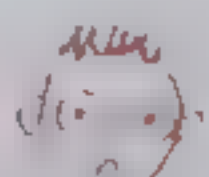
②

Le mal conve-
nt dangereusement



③

L'abcès éclate



④

Dénonement



Mais, le Client ne
vient pas plus nom-
breux pour cela

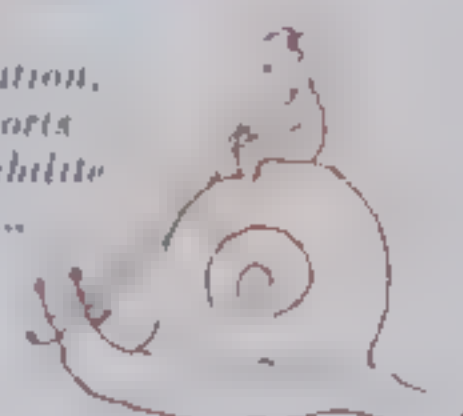


Et depuis, quelle tentation !

de conjuguer à tous
les temps :
« Acheter,
Stocker,
Ne pas vendre ».

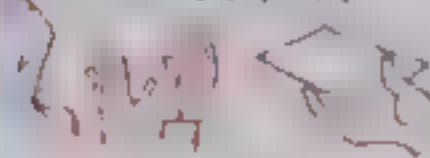
Puisque l'on a con-
science dans la
baisse qui ne sau-
rait tarder », pour-
quoi donc recons-
tituer ce tas qui
s'accumule ?

Et tout tourne au
ralenti
Fabrication,
Transports
Comptabilité
Ventes...



Les débiteurs ne
paient pas

Le Portefeuilles «
« Fictifs » à Rece-
voir » et « Créances
Douteuses »
CONFIENT



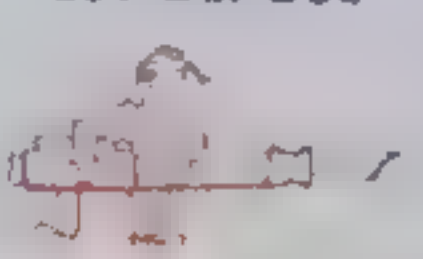
* Les créanciers
réclament :

Le poste « Effets à
payer » enflé



* Les créanciers
passent à l'action :

LE BILAN
EST DÉPOSÉ



Que d'argent
avancé, quel capi-
tal immobilisé ! pour
un volume de
ventes identique
(Actif trop élevé
pour le chiffre d'affaires.)

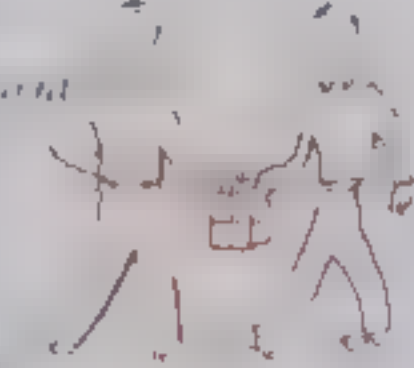
Cela s'appelle :
SPÉCULATION

à la Hausse | à la Baisse
Jusqu'au jour où la baisse
étant venue | n'étant
pas venue

Partout 2 hommes font 1
travail de 1

Don
Prix de revient
100 fr
100

BAISSE
DES
VENTES



INANITION

DÉFICIENCE
DE LA
CIRCULATION

BOULIMIE

DÉNUTRITION

LYMPHATISME

SÉRIEUX

TRÈS GRAVE

LES JOURS
SONT COMPTÉS

Paralyse volon-
taire d'une partie
des forces actives

DÉCEPTION !

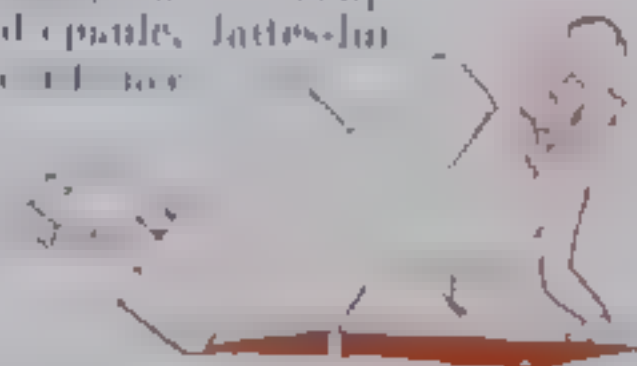
C'est l'expérience
d'un autre genre
de « culbute » :

PERTE
DE LA
CERTAINE
DÉTERIORATION
DES STOCKS

C'est la mise à bas
des feux et pas
d'argent pour re-
constituer le tas de
charbon et

L'ENTREPRISE
FERME
SES PORTES

Un pied est dans la tombe...
la concurrence se
largera du coup
d'opale, lattes-lui
celle-là



RÉCUPÉRATION
DES FORCES
en accordant du
crédit qu'à bon
sens

Seul, un rebouteux
peut réussir un ren-
seignement. Mais se
garder de ma-
nœuvres fraudu-
leuses pour avoir
droit. Le cas
échoué, à la liqui-
dation judiciaire.

AUCUN
REMÈDE

Mort !



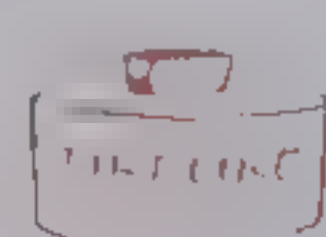
DOSER L'IM-
MENTATION
SUR LES
BESOINS
REELS



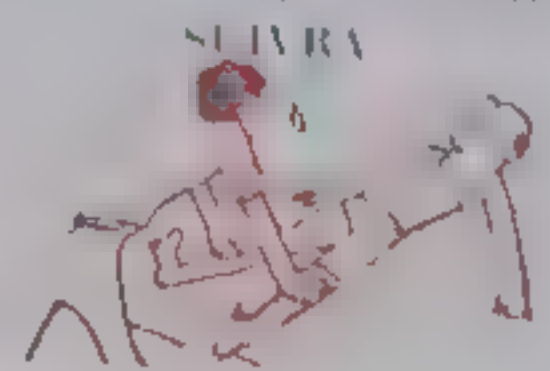
Se garder
de s'assuramen-
ter en matières
primaires :
de la retention
des ventes,

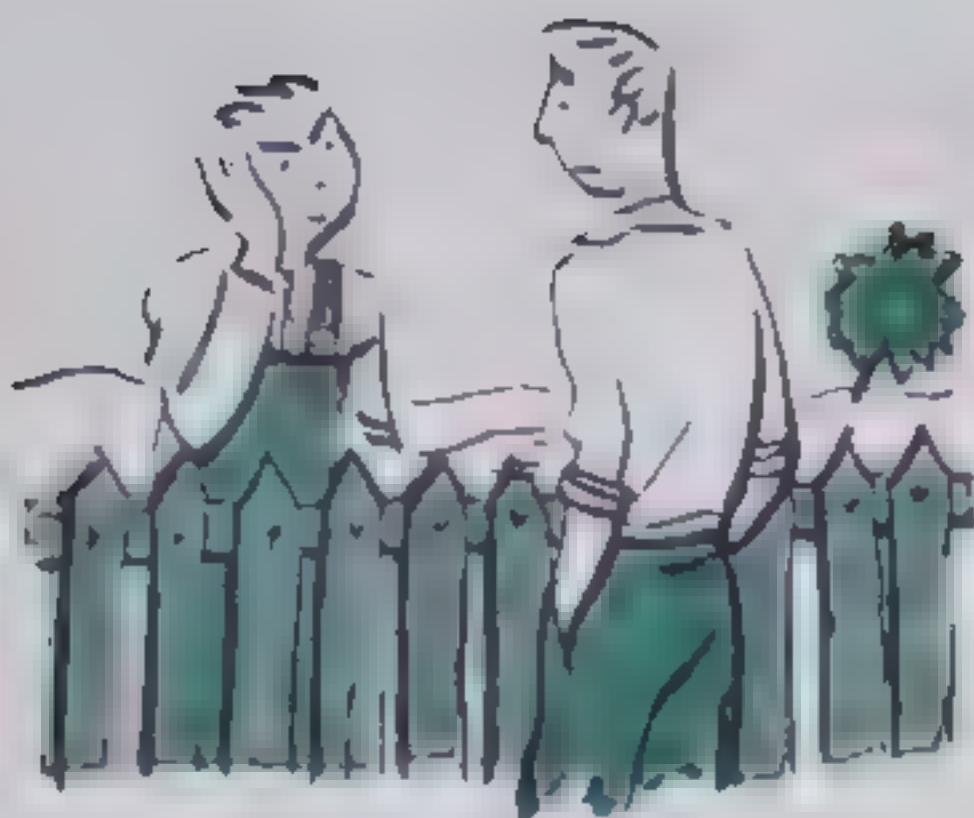


Accumuler des
réserves en vue des
mauvais jours en
prélevant sur les
recettes courantes,

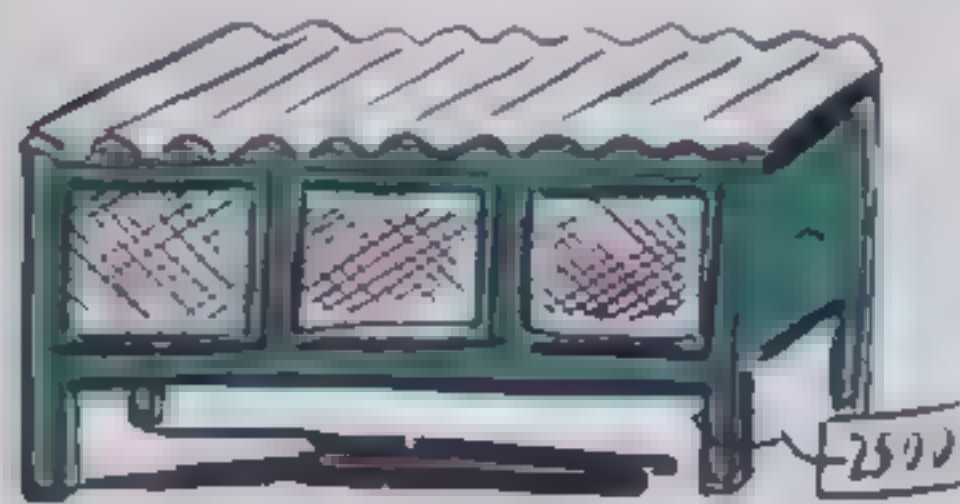


Rammer les membres engourdis
de tous les organes de l'entreprise.
LE BIEN-ÊTRE GÉNÉRAL

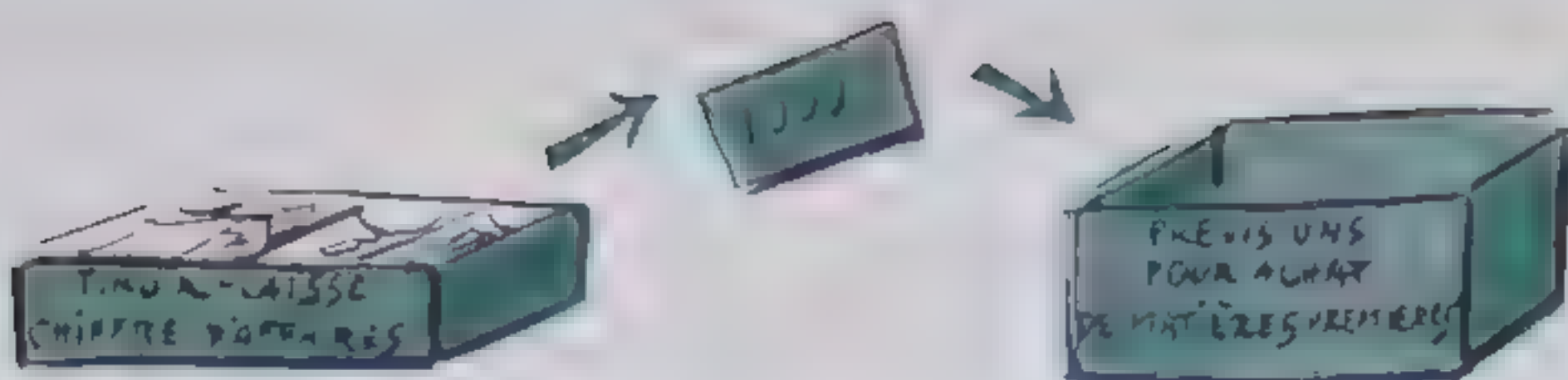




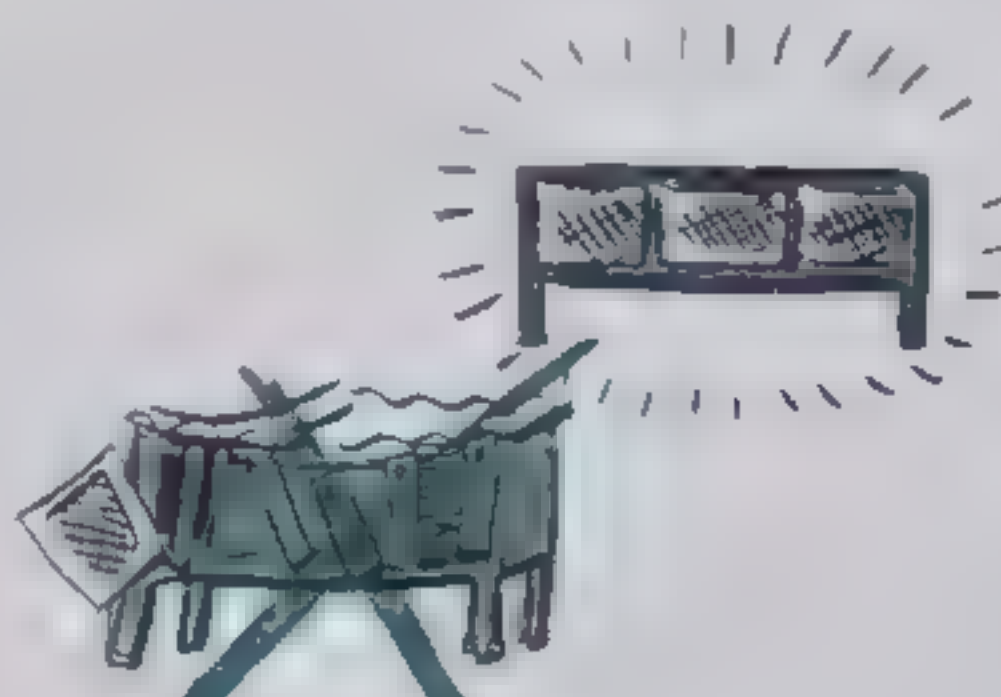
11. Très impressionné par ces pénibles perspectives, notre éleveur va trouver son associé et lui expose les idées qui lui tourment dans la tête : « Pourquoi ne pas étendre à notre Société d'élevage les bienfaits de la provision ? Voyons ce que nous pouvons faire, soyons systématiques :



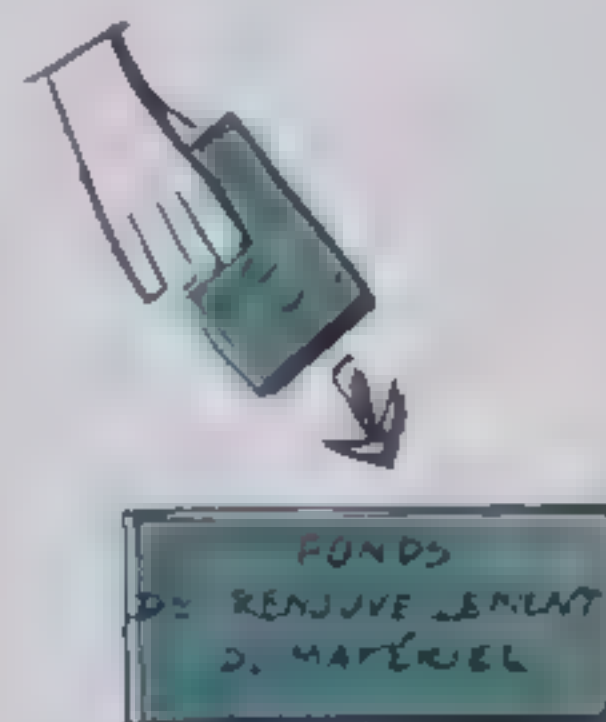
13. (2^e) Passons à la cabane... Elle est exposée aux intempéries, elle ne durera pas plus de cinq ans. Elle a coûté 2.500 fr. à la construction. Dans cinq ans, elle aura disparu : sa valeur se sera donc volatilisée à raison d'un cinquième (500 fr.) par année.



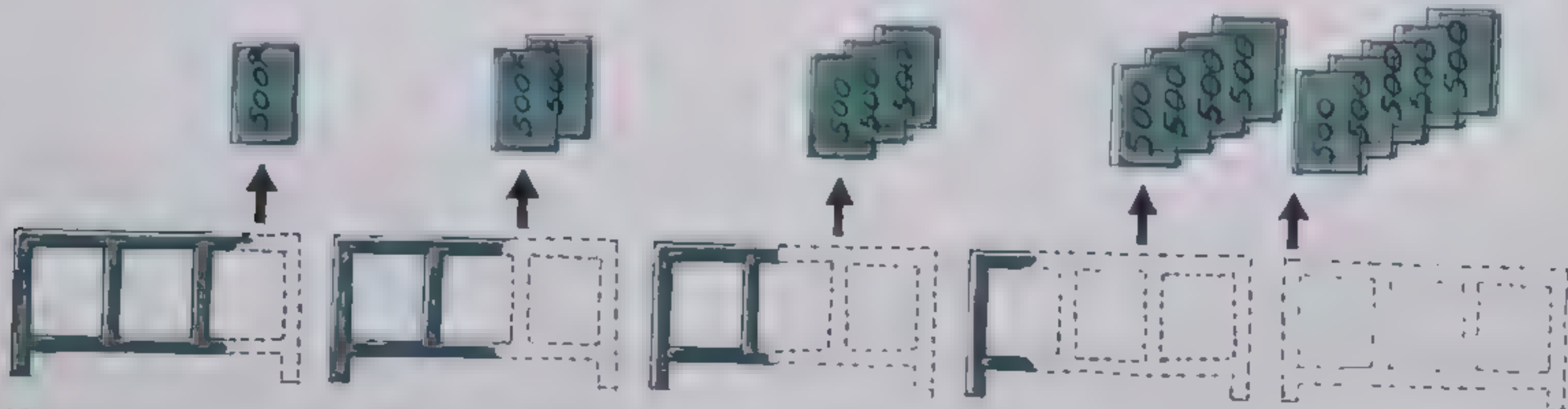
12. Il y a ce très bon moyen d'accumuler l'argent, d'ailleurs, il n'y a rien de plus sûr, mais nous ne pouvons pas attendre le 1^{er} septembre pour acheter nos matières premières, nous sommes obligés d'acheter chaque semaine 1.000 fr. pour l'achat futur. Versons les dans une caisse sur laquelle nous collerons l'étiquette « Provision pour Achat de Matières Premières » et, en septembre, nous aurons de quoi acheter une tonne de carottes...



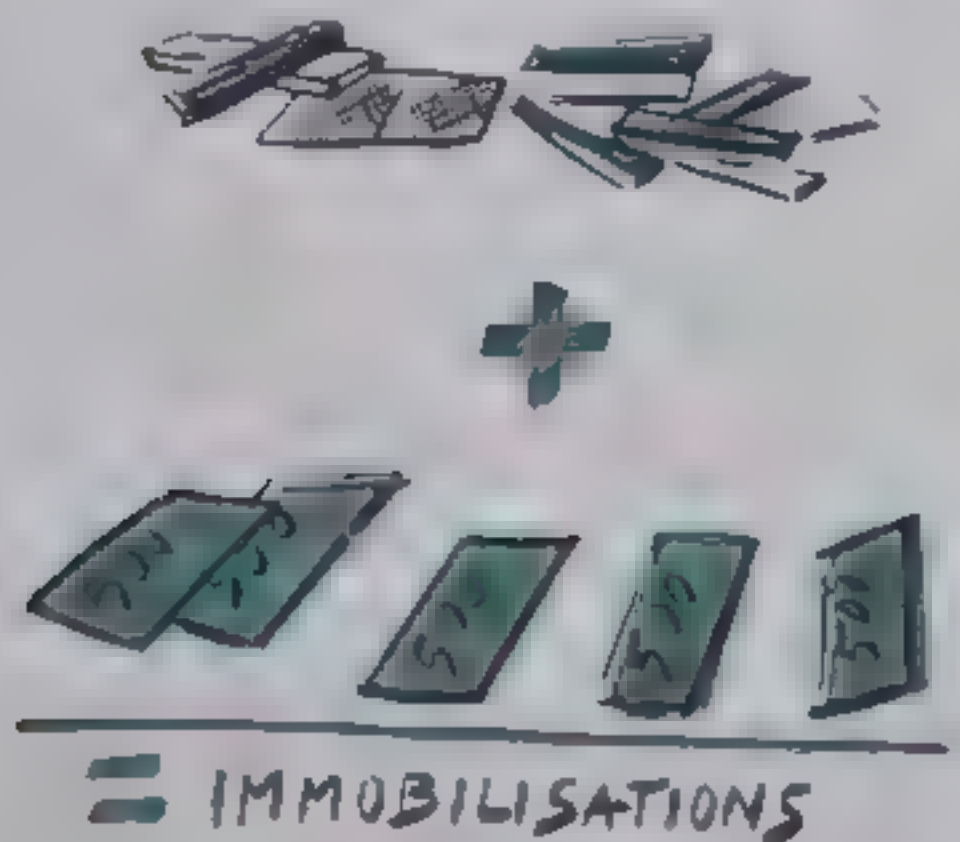
14. Nous pouvons dire, qu'au cours de chaque année, le patrimoine social, « l'Actif », se trouve diminué de 500 fr. Dans cinq ans, nous pourrions rayer la cabane des Immobilisations : elle aura cessé d'exister. Il faudra alors en construire une nouvelle, ce qui nous coûtera 2.500 fr. Rien n'aura été prévu et nous éprouverons beaucoup de difficultés à faire face, dans l'année, à une dépense qui aurait dû, logiquement, être supportée par les cinq exercices précédents.



15. Pour sortir de là, une seule solution : constater chaque année la dépréciation des Immobilisations, c'est-à-dire les 500 fr. de perte de valeur de la cabane et, en même temps, prélever sur nos bénéfices annuels un billet de 500 fr. que nous introduirons dans une tirelire étiquetée « Fonds de Renouvellement du Matériel ».



16. Ainsi, au fur et à mesure que la vieille cabane perdra de la valeur, grossira la réserve qui permettra la construction de la nouvelle. Conjointement, nous aurons donc réalisé l'amortissement de la cabane en service et préparé la mise en service de sa remplaçante ; de cette façon, dans cinq ans, nous n'éprouverons pas de difficultés de trésorerie.



17. Nouvel avantage : nous aurons conservé la valeur initiale des Immobilisations, représentée par la somme de la valeur résiduelle de la cabane et du montant du « Fonds de Renouvellement du Matériel ».



18. Nous n'aurons donc pas mangé le capital, ce qui serait arrivé si nous avions laissé les Immobilisations se déprécier sans contre-partie. Et sans cabane, comment voudriez-vous élever des lapins, c'est-à-dire réaliser l'objet de notre Société qui n'aurait plus qu'à disparaître, qu'à être liquidée ?



La presse technique a depuis longtemps fait état des importants progrès réalisés aux Etats-Unis, durant ces dernières années, dans le développement des produits tensio-actifs de synthèse, connus dans le grand public sous le nom de détergents. Ce développement a de pittoresques origines.

Certains, depuis plus de dix ans, ces produits étaient utilisés comme agents auxiliaires de teinture et pour certains usages spéciaux. La dernière guerre, avec la disette de corps gras qu'elle devait faire subir au monde entier, a considérablement étendu leurs applications, amenant avec elle la nécessité de résoudre certains problèmes. C'est ainsi que l'armée et la marine américaine ont dû pourvoir leurs troupes du Pacifique, souvent privées d'eau douce, de produits de nettoyage actifs même à l'eau de mer. Les savons ne pouvaient remplir ce rôle : les produits de synthèse y parvinrent.

C'est ainsi qu'a pu se développer aux Etats-Unis cette industrie dont la réapparition des corps gras n'a en rien freiné le progrès. La consommation des produits tensio-actifs de synthèse n'a cessé de s'accroître après la fin des hostilités et elle a atteint, en 1948, dans ce pays, 200.000 tonnes de produit 100 % actif (celui-ci étant toujours livré aux usagers, en mélange avec des produits de « support »). Tout laisse à penser que, dans les années à venir, ce chiffre augmentera encore, car on ne cesse de trouver de nouvelles applications.

LE PÉTROLE ENTRE EN JEU

Il était normal, aux Etats-Unis, que, très rapidement, on envisageait de se servir, pour la fabrication de ces produits, des larges possibilités offertes à la synthèse par la chimie du pétrole. On utilisait donc, comme matière première, des fractions pétrolières convenablement choisies, ou des produits chimiques tirés du pétrole. On disposait là d'une matière de base abondante, relativement bon marché et dont la structure chimique permettait de réaliser une vaste gamme de synthèse intéressantes.

Aujourd'hui, plus de 70 % des détergents américains sont d'origine pétrolière et il est certain que l'abaissement des prix de revient, dû à l'utilisation des produits pétroliers, a joué un rôle important dans le développement de cette nouvelle industrie.

Parmi ces détergents « pétroliers », les *arylalkylsulfonates de soude* présentent un intérêt particulier : ils sont obtenus par « condensation » d'hydrocarbures aromatiques avec des fractions pétrolières ayant subi un raffinage particulièrement poussé, et sulfonation des arylalkyls ainsi formés. Ils sont dotés de propriétés moussantes et détergentes qui leur ont ouvert de vastes débouchés.

Ils n'ont pas tendance à laisser, après lavage, les salissures se redéposer sur le linge. Leur parfaite tenue aux eaux calcaires, leur résistance

aux élévations de température, assurent un rendement élevé et une totale sécurité d'emploi. Les arylalkylsulfonates de soude ont conquis aux Etats-Unis, la première place parmi les détergents synthétiques modernes, et couvrent plus de la moitié des besoins du marché intérieur.

DES PROPRIÉTÉS UTILES À LA MÉNAGÈRE

Il ne s'agit plus de fabriquer, comme il y a quinze ans, des produits auxiliaires de teinture ou, comme il y a sept ans, des produits moussants et détergents à l'eau de mer.

Il s'agit de mettre à la disposition des usagers des produits dotés de propriétés spéciales, que les savons ne possèdent que peu ou pas du tout. C'est ainsi qu'en présence d'eau dure (eau cal-



L'usine Standard Kuhlmann à l'Estaque (Bouches du Rhône)

caire), les savons donnent des savons cailloteux insolubles, qui produisent des crasses à la surface de l'eau, tandis que les détergents de synthèse restent solubles ou dispersés dans l'eau, conservent tout leur pouvoir de nettoyage et produisent une mousse abondante.

De plus, leur action détergente réelle permet de résoudre les différents problèmes du nettoyage ménager : blanchissage du linge, et, en particulier, des tissus délicats, de la soierie, de la rayonne, du nylon, des lamages qu'ils ont l'avantage de ne pas « feutrer », nettoyage et dégraissage des vêtements, lavage de la vaisselle et de l'argenterie, nettoyage des carrelages, des vitres, des installations sanitaires, des peintures et des papiers lavables, décollage des vieux papiers peints, etc..

La ménagère, on le voit, possède là une « solution universelle » pour tous ses problèmes de nettoyage et le détergent de synthèse a droit à la place d'honneur dans le placard aux pro-

duits d'entretien. Ajoutons qu'il est d'une totale sécurité d'emploi, n'est pas caustique et n'abîme pas la peau.

DES PROPRIÉTÉS UTILES À L'INDUSTRIE...

Les détergents de synthèse possèdent vis-à-vis des salissures des propriétés émulsionnantes et de non redéposition qui rendent leur emploi particulièrement intéressant dans les dégraissages et nettoyages industriels.

Ils peuvent être employés purs, ou entrés dans des compositions utilisées dans des opérations telles que :

— Décapage et nettoyage des métaux ;
— Nettoyage en bains généralement alcalins, soit pour métaux résistants, soit pour métaux doux ;

— Nettoyage des métaux ou pièces mécaniques en bains généralement alcalins, à base de sels minéraux ;

— Nettoyage et dégraissage des machines de papeterie et des feutres de presse, fabrication des pâtes et du papier ;

— Lavage des bouillottes en bains généralement alcalins ;

— Nettoyage des ustensiles de cuisine, fabrication de produits d'entretien ;

— Lavage de carrosseries automobiles, matériel ferroviaire, etc., etc...

Leurs propriétés tensio-actives particulières apportent une solution à certains problèmes qui n'avaient jusqu'ici jamais pu être résolus d'une façon satisfaisante : dépoussiérage des atmosphères contaminées, mouillage de certains matériaux au cours d'opérations industrielles, extinction des incendies dans le cas de matières poreuses, fibreuses ou pulvérulentes, nettoyage et aseptisation des voies urbaines, etc..

Tous les jours, on leur trouve de nouvelles applications dans le domaine industriel.

PRODUCTION EN FRANCE

La France ne pouvait pas rester à l'écart de ces nouveaux développements. Tout d'abord, parce qu'elle subissait, elle aussi, l'effet de la disette mondiale des corps gras et, surtout, en raison des progrès techniques que l'emploi de ces nouveaux produits lui permettait d'espérer.

Il était donc normal que le Plan de Modernisation des Industries Chimiques constituât une Sous-Commission des Détergents, dont les travaux devaient souligner l'intérêt que présentaient la création et le développement d'une industrie française des détergents de synthèse.

Ces raisons ont conduit à adapter à la fabrication des arylalkyls l'usine de l'Estaque (Standard Kuhlmann), plus spécialement apte à réaliser cette production. Cette adaptation a exigé une mise au point délicate, en raison des multiples difficultés que présente la synthèse des arylalkyls. Mais, aujourd'hui, l'usine de l'Estaque est en mesure de produire par an 1.500 tonnes d'arylalkyls de base, soit à peu près l'équivalent de 5.500 tonnes de produits

tensio-actifs 100 %. Cette capacité de production en fait la plus importante centrale européenne de fabrication d'arylsalkyls et lui permet non seulement de satisfaire tous les besoins du marché français, mais de ravitailler les autres marchés européens dont les demandes ne cessent de s'accroître.

Sur le marché français, la Standard Française des Pétroles vend ce détergent sous le nom de Stalox.

La qualité de ce produit est au moins égale à celle des meilleurs détergents américains.

■ ■ ■ L'AVANTAGE ÉCONOMIQUE ■ ■ ■

L'économie que cette nouvelle production va entraîner, sur le plan national, est loin d'être négligeable : le démarrage de l'usine de l'Estaque, en effet, va non seulement réduire assez sensiblement les importations de matières grasses mais il va aussi nous procurer des devises grâce à l'exportation d'une partie de la production d'arylsalkyls.

Enfin, l'industrie française a désormais à sa disposition, à des prix intéressants, des produits nouveaux dont les applications ne cessent de se développer.

■ ■ ■ EN QUÊTE DE CONCLUSION ■ ■ ■

Cette réalisation a été menée à bien grâce aux patients efforts poursuivis depuis plusieurs années par les laboratoires et à l'étroite collaboration des services de recherche et de fabrication pour résoudre les délicats problèmes de rendement, de régularité de la production, d'équipement industriel et de qualité des produits. Toutes ces difficultés ont été vaincues et l'usine de l'Estaque est une réalisation de classe internationale dont notre pays peut s'enorgueillir.

Sans doute, le public français n'est-il pas encore familiarisé avec ces nouveaux produits. La fin de la pénurie des corps gras pose de façon moins aiguë le problème de la fabrication de substituts du savon, et la ménagère française, craignant d'avoir affaire à ce qu'elle appelle des « ersatz », reste fidèle à son bon vieux pain de savon, mais, encore une fois, il ne s'agit plus de « produits de remplacement ». Les solutions que les détergents apportent à des problèmes jusqu'ici insolubles, les économies qu'ils permettent de réaliser, leur efficacité d'application, la possibilité de réduire leur coût de production, laissent prévoir que leur emploi va rapidement se généraliser, dans les mois à venir, en apportant, dans leur domaine, une appréciable contribution à une vie meilleure.

(1) contre, de haut en bas :

Dix centilitres d'une solution d'arylsalkylsulfonate de soude (photo de gauche) produisent une mousse abondante dans l'éprouvette (photo de droite).

La vaisselle lavée à l'eau de savon (photo de gauche) reste grasse et terne. Lavée avec un produit détergent (photo de droite), elle est parfaitement propre et brillante et elle sèche sans essuyage.

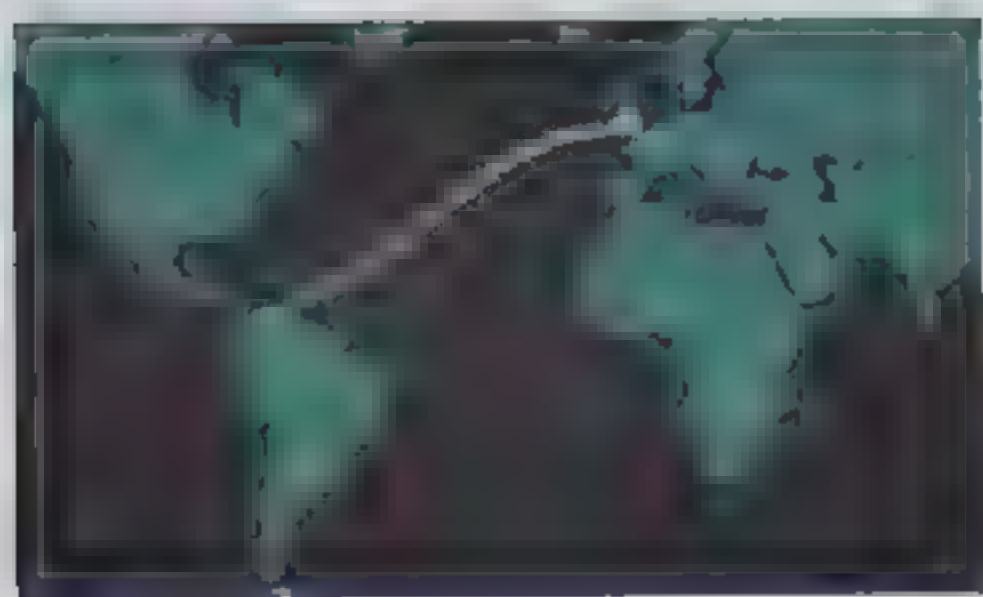
Démonstration de la **non-redéposition** en eau calcaire : aucun dépôt insoluble ne reste sur l'agitateur trempé dans la solution de détergent dans le récipient de gauche, ou sur les parois de celui-ci. Le savon (récipient de droite) forme des croûtes insolubles.





Miles seul

CET article n'est pas destiné à exalter "l'héroïsme" des équipages des tankers. Nous tenons trop à l'amitié de ceux-ci pour leur faire l'injure de baptiser "héroïsme" ce qu'ils considèrent comme les circonstances normales d'une vie de marin. Nous croyons cependant volontiers que le récit de certaines journées particulièrement dures de leurs longs périples à la surface des océans, même s'il doit faire rougir leur modestie, intéressera certainement tous leurs camarades, non seulement ceux dont la vie se passe à l'abri, bien au chaud, entre des papiers et un téléphone, mais ceux, même qui, en plein air, sur la route dans un camion ou sur les unités d'une raffinerie retrouvent pourtant chaque jour leur foyer et leur famille, des repas servis à des heures normales, en un mot une sécurité qui pour les marins est toujours précaire. (1)



Mer grosse Grains violents...

... le 5 février les vents passent au Nord-ouest,
mer montagneuse, chaotique ; réduit l'allure de la machine,
d'énormes vagues balayent les ponts et
remplissent les coursives de la dunette et du château ;
deux portières de batayolles sont arrachées et enlevées,
quatre hublots sont brisés, la baleinière babord avant
est arrachée de son support, enfonçant les tôles.



Miles seul -

ET article n'est pas destiné à exalter "l'héroïsme" des équipages des tankers.

Il s'agit d'un article de la presse de l'époque, le but est de montrer la réalité, le "héroïsme"



Capitaine GUILLOSSON

L'ESSO - BRETAGNE assiste un cargo italien

Est-il vraiment trop tard pour rappeler cet incident qui se situe dans la nuit du 25 au 26 octobre 1949 ? Nous ne le croyons pas. Voici, dans sa version émouvante, un passage du rapport de mer du Capitaine Guillosson, commandant l'Esso-Bretagne, qui avait appareillé du Havre sur lest, le 24 octobre 1949, en route pour Tripoli.

Temps brumeux dans la nuit du 25 au 26. Double Quessant à 2 h. 50 le 25. À 13 h. 15, entendu le signal de détresse du navire italien A. Viozzone. Mer très grosse, vent de force 7 à 8, ayant tendance à fraîchir, le gradient barométrique est très fort. À 14 h. 20, mis le cap sur lui, et le prevenons de nous envoyer son indicatif suivi de traits pour le repérer au radiogoniomètre.

Fait route au 196. Violent fatigage, grosse fatigue du navire, paquets de mer et embruns sur le pont. À 17 h. 00, la mer est démontée, les vagues énormes et courtes gênent la marche du navire. La machine est réduite à 15 tours. La vitesse est d'environ 1 nœuds, le lestage est porté à 9 000 tonnes. Le mât du feu avant est tordu par un paquet, et le masque de protection du connecteur de vapeur est arraché. Le navire se comporte très bien à la cape. À 18 h. 15, aperçu un feu dans un grain soufflant violemment à ce moment. Mis en avant très lentement, mais le navire tombe en travers très rapidement. Remets en route aussi lentement que possible pour obtenir la cape. Pris toutes mesures pour préparer un lancement de ligne et une remorque. En voulant ouvrir les 8 lateraux, le matelot Herzé est pris par une lame

et projeté d'un bord à l'autre. Il a une déchirure sur la peau, sous l'aisselle d'une dizaine de centimètres et des contusions multiples. À 19 h. 15, aperçu deux feux, l'un par babord, l'autre par tribord. Ces deux navires attaquent au Scott et répondent puis. À 23 h. 20, aperçu et reconnu le navire en détresse et reste dans les parages sur sa demande. Il est impossible, à ce moment, de tenter quoi que ce soit. Le navire n'a de la peine à gouverner et les vagues ont des creux de 10 mètres. Vers 5 h. 00 le 26, l'état de la mer s'améliore, mais pendant les grains, nous perdons contact avec le navire. Routes diverses pour le retrouver. À 10 h. 00 nous le voyons à nouveau, le temps s'améliore nettement. Pendant la nuit, le navire italien a passé des contacts avec des remorqueurs qui devaient l'entretenir vers 13 h. 00. En voyant qu'il ne court plus de danger, je lui demande si je puis reprendre ma route normale. Il me répond par l'affirmative. Pendant 24 heures consécutives, le radiotelegraphiste (1) a assuré d'une façon parfaite une veille ininterrompue et a montré beaucoup d'allant.

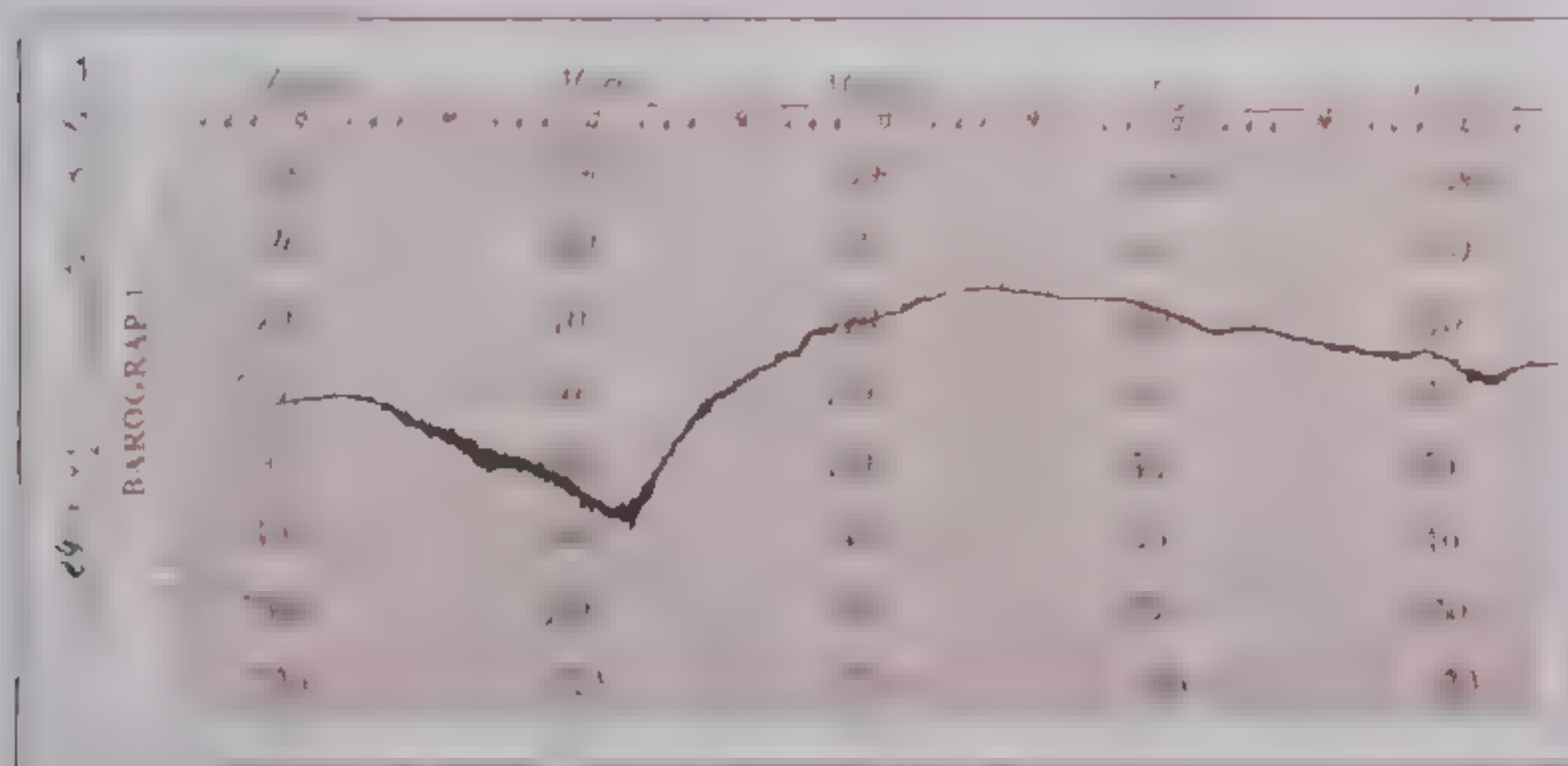


Matelot HERZÉ



Matelot HERZÉ

Notons, au passage, que l'assistance en mer est un devoir impérieux pour tout capitaine qui se respecte et que les frais de déroulement, les dégâts que son navire peut subir, les blessures ou, parfois même, le risque de pertes de vies humaines que son action peut entraîner, n'interviennent pas dans son jugement : son expérience, le guide, le met en garde contre les décisions téméraires. Son armateur le couvre toujours et la seule limite à ses manœuvres réside dans la propre sécurité de son navire. Nous avons pensé intéresser nos lecteurs en leur montrant la feuille du baromètre enregistreur de l'Esso-Bretagne pour la période de temps écoulé entre le lundi 24 octobre à midi et le mercredi 26 à midi. Il est très rare de constater des « plongées » aussi rapides du baromètre : celle-ci explique la tempête qui a mis en difficulté le navire italien, et qui rendit si délicate la manœuvre de l'Esso-Bretagne. Plus récemment, le même navire, en, au retour d'un voyage au Venezuela, a supporté un « coup de tubac » sérieux dans l'Océan Atlantique : l'extrait du rapport de mer de son capitaine, qui figure à la page précédente, vous donne une idée de la puissance des lames montant à l'assaut du navire.



Voici la feuille du Barographe de l'Esso-Bretagne pour la semaine du 24 au 31 octobre. On remarquera la brusque descente de la pression atmosphérique dans la nuit du lundi au mardi pour atteindre 713 le mardi à 18 h. Le temps ne se redresse que dans la journée du mercredi.

(1) M. Glauco.

" ESSO - PROVENCE "

Lors de sa traversée de Port-Saïd au Havre, l'Esso-Provence a été, lui aussi, sérieusement secoué, et ce, du 1 au 17 février. Son commandant, le Capitaine Pelvin l'a signalé dans les termes suivants :

Le 4 février, 15 h. 30, sorti du chenal de Port-Saïd. Gros temps de Nord-Ouest. Mer grosse. Violents coups de tangage. Emballlements des machines. Le 8 février, 11 h. 00, double Malte. Mêmes temps et mêmes conditions de navigation depuis le départ de Port-Saïd. Le 9 février, 19 h. 00, double le Cap Bon. Grosse tempête de Nord-Ouest. Mer démontée. Enormes paquets de mer sur les ponts. Le navire tangue et roule violemment. Emballlements des moteurs. Le 11 février, Dès le début de la journée, le temps s'améliore progressivement et devient beau. 23 h. 55, Caprice au sud 10 milles. Le 12 février, 23 h. 15, Caprice au nord 8 milles. Le 13 février, vers 3 h. 00, le vent de Nord-Ouest se lève et devient fort rapidement. La mer devient houleuse. Dans le courant de la journée nombreux grains de vent et de pluie. 17 h. 25, doublé Tarifa. Grosse houle Nord-Ouest. Le navire tangue et roule assez durement. Emballlement des machines. Le 14 février, Très grosse houle. Roulis et tangage accentués. 10 h. 45, doublé Saint-Laurent. Le 15 février, 23 h. 45, Torinaia, à l'Est à 10 milles, pris la route en direction de Crouch. Le 17 février, 11 h. 30, doublé Crouch pour entrer en Manche. Très grosse



houle d'Ouest. Fort tangage. Emballlement des machines. 23 h. 30, Les Casquets au Sud à 8 milles. La houle est beaucoup moins forte. Beau temps. Le 18 février, 4 h. 30, doublé Barfleur. 8 h. 50, doublé B.F. du Havre, commencé à manœuvrer

machines. 9 h. 30, embarque pilote à la bouée à sifflet. 11 h. 20, passé les digues, pris deux remorqueurs. 11 h. 50, accosté au poste n° 1 de la C.I.M. 12 h. 30, amarrage terminé.

Le Capitaine : J. PELVIN

" ESSO - FRANCE "

Il arrive aussi parfois qu'un tanker ait à opérer un sauvetage : le rapport du Capitaine Lerat, commandant l'Esso-France, nous en donne un exemple vivant survenu au début de février en mer Rouge.

ESSO-FRANCE. Sauvetage des naufragés du bouterie Aid pendant la traversée d'Aden à Massouah.

Je n'ai qu'à vous signaler la bonne volonté de tous au moment du sauvetage des naufragés. Les opérations de mise à l'eau et de remonte d'une baleinière, par mer agitée, étant toujours délicates. Le personnel machine, M. Tisser, chef mécanicien, en tête, a apporté son concours. M. Coutures s'était proposé de prendre en main cette baleinière et j'ai jugé bon d'accepter, car en raison de l'état de la mer, le commandement de la baleinière réclamait un officier ayant une grande expérience. L'armement comprenait : MM. Coutures, second capitaine ; Chapelain, pompier ; Jegou, matelot ; Le Goff, matelot ; Audin, matelot ; Lagarde, matelot. Le gestionnaire, Clément, apporta beaucoup de dévouement pour reconforter les naufragés très déprimés par 5 heures de séjour dans l'eau. Le premier naufragé était accroché à une bulle de tissu, le jeune garçon était cramponné à une claire-voie. Il est probable qu'il a perdu tous les siens dans cet accident qui a fait vraisemblablement 5 victimes.

Le Capitaine : L. LERAT

Mais, à proximité même des côtes de France et pour de courtes traversées, nos caboteurs rencontrent parfois une grosse mer et ces navires, sensiblement plus petits que les T. 2, ont souvent des

traversées dont le moins qu'on puisse dire est qu'elles ne sont pas de tout repos.

Voici, tirés des rapports de mer du Capitaine Louis, commandant du Port Jérôme et du Capitaine Corbel, comman-



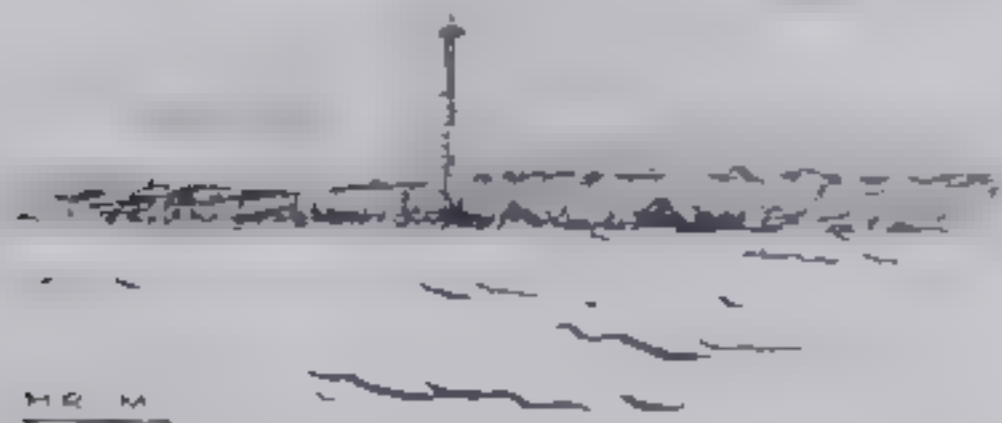
L'Esso-France met à l'eau sa baleinière

dant du Roche-Maurice, le rectil d'un brevété toute réglementaire de deux traversées de cabotage

PORT-JÉROME

1^{er} février 1950, de Port-Jérôme à Ambès
Le 8 février, termine le chargement à Port-Jérôme à 12 h. 30, appareille pilote à bord, arrivé sur rade de la Garonne à 16 h. 15, débarqué pilote à 16 h. 18, début de traversée, fait route à Ouest-Nord-Ouest, mer très grosse, violents grains de pluie et d'orage, visibilité très mauvaise dans les grains, paquets de mer sur les ponts, fort tangage et roulis. Le 9 février, passé Barfleur à 1 h. 00, les Casquets à 6 h. 30, même temps, le vent passe Ouest-Nord-Ouest, très fort tangage et roulis, fatigue du navire. Le 10 février, passé la Vierge à 9 h. 00, la tempête augmente et passe à l'Ouest, de très violents grains de pluie et de vent se succédant sans interruption avec mauvaise visibilité, le

La Vierge



navire fatigue, la vitesse est très réduite, de forts coups de mer déferlent sur les ponts, la glace du hublot de la cabine du second mécanicien est brisée, passé Créach à 16 h. 30, bouée d'Ar-Men à 23 h. 40.

Le 11 février, passé Penmarch à 1 h. 00; même temps, meilleure visibilité, passé Goulphur à 11 h. 00; l'île d'Yeu à 16 h. 10. Le 12 février, bouée B.N. 4. (estuaire de la Gironde), fin de traversée, mise à la cape en attente du pilote; à 11 h. 00 fait route dans les passes en gouvernant suivant les indications du bateau-pilote, le pilote n'ayant pas pu être embarqué à bord, à 11 h. 30, en franchissant la barre, un paquet de mer arrache le hublot du fronton arrière de la cuisine; mais les platonniers, désolés, le fourneau à mazout disant les toles de la cuisinière électrique

déforme les toles du roof de la cuisine, les commandes du répétiteur d'angle de barre du roof sont faussées; embarqué le pilote à la bouée n° 10 à 15 h. 50, changé de pilote à Pauillac à 17 h. 10; terminé l'amarrage à 21 h. 00 à Ambès.

Le Capitaine : LOUIS

ROCHE-MAURICE

8-10 février 1950, de Donges à Pauillac

Le 8 février, appareillé à 16 h. 05, par grosse brise d'Ouest, pilote à bord, navire lesté, Chenale en Loire. Chagné de pilote en rade de Saint-Nazaire à 16 h. 50, fait route sur indications du pilote dans l'estuaire de la Loire, à 18 h. 25 atteint la bouée de La Couronnée, mer très grosse de l'Ouest-Nord-Ouest, vent force 6. En raison de l'état de la mer, le pilote n'a pu être embarqué, route dans le chenal de sécurité, 22 h. 30, route à 180° vrai, Le 9 février à 0 h. 10, travers du grand phare de l'île d'Yeu à 7 milles, fait route à 148° vrai sur la bouée d'atterrissage de la Gironde B.N. 4., mer très grosse, vent Nord-Ouest avec sautes de vent d'Ouest, paquets de mer sur le pont, roulis et tangage violents, fatigue du navire, la visibilité est bonne, général météo réduite pendant les grains, 8 h. 30, mis à la cape entre la bouée n° 1 et la bouée B.N. 4., en attendant le pilote, Capéyé entre ces deux bouées dans la nuit du 9 février et la nuit du 9 au 10; mer très grosse de l'Ouest-Nord-Ouest, violents grains, vent variable de l'Ouest-Sud-Ouest à l'Ouest-Nord-Ouest, force 6. Le pont est balayé par la mer, roulis et tangage très durs, fatigue du navire. Le 10 février, à 9 h. 00, sortie du bateau-pilote; en raison du gros temps, l'embarquement du pilote ne peut s'effectuer, à 10 h. 00 engagé dans l'estuaire de la Gironde en 7^e position d'une formation de navires en la 6^e et guidé par le bateau-pilote, à 11 h. 30 embarqué le pilote à la bouée n° 10. à 16 h. 50, accosté appontement Pauillac.

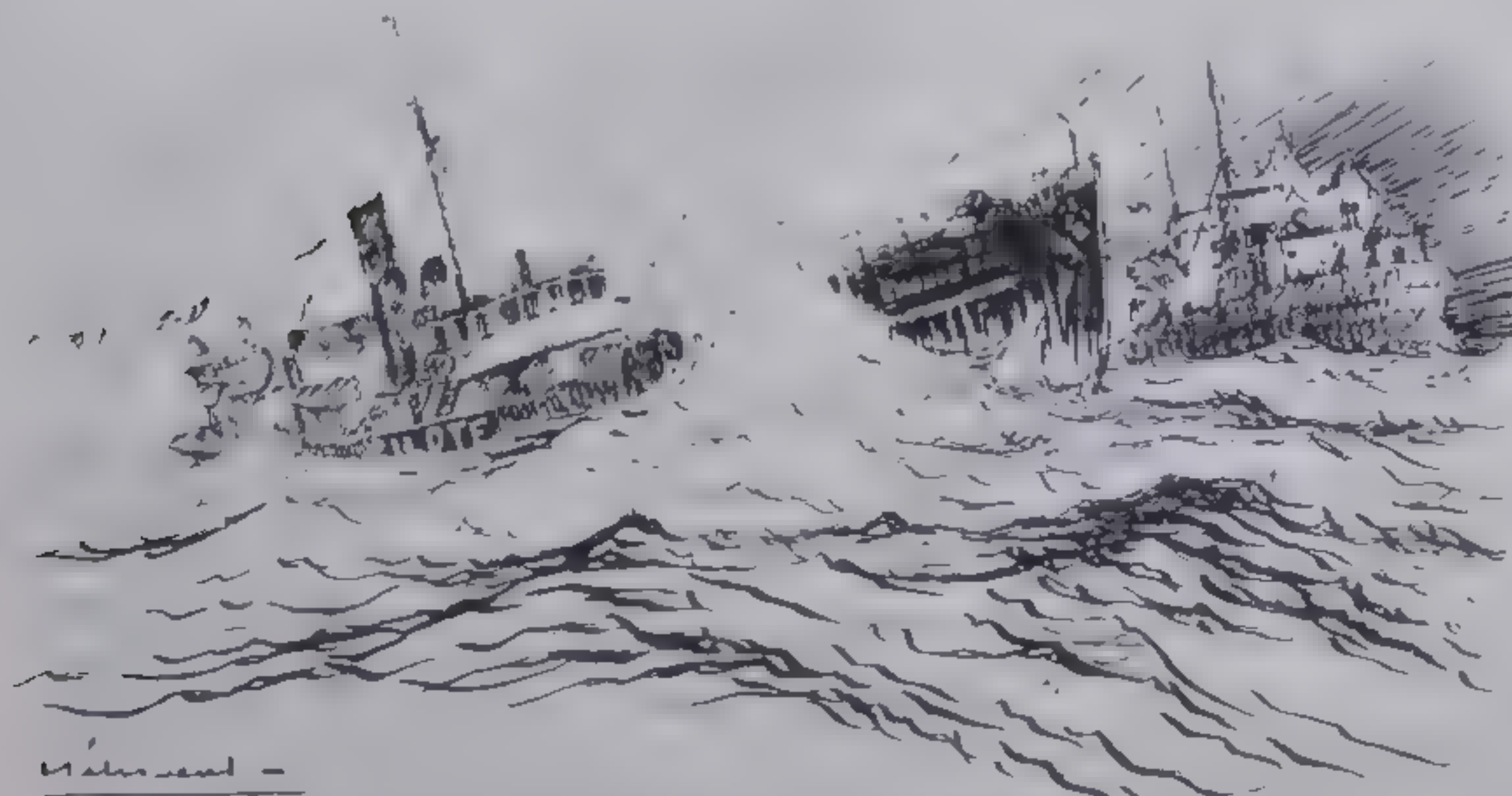
Le Capitaine : CORBIET

Bord le 13 février 1950

Voulez-vous qu'ensemble nous essayons de reconstituer un moment de la vie à bord pendant ces dures journées (1) ?

5^h.... du matin : Le Gall, graisseur, est brusquement réveillé par un coup de roulis plus violent que les autres et manque de basculer par-dessus sa couchette. Nous ne redirons pas les jurons qui lui échappent dans sa demi-conscience de ce qui se passe..., et comme il entend un clapotis suspect près de lui, il se lève, en se cramponnant à sa planche à roulis. Hélas, au lieu de ses sandales, c'est un bain de pieds glacé qui l'attend... quand aux sandales, elles flottent gaillardement sur le petit lac intérieur formé dans la cabine par le dernier paquet de mer qui a enfilé la coursive des mécaniciens. Plus loin, une valise flotte, aidant de l'armoire au lavabo à chaque coup de roulis. Avant repêché ses sandales et accroché la valise, Le Gall va à la recherche de la cuisine où il espère trouver quelque chose à se mettre sous la dent. La coursive est pleine d'eau qui court de l'avant vers l'arrière et de l'arrière vers l'avant au gré du tangage : la porte AV de la coursive a dû être défoncée tout à l'heure lorsqu'un paquet de mer a frappé l'avant de la dunette. Le Gall, se cramponnant aux rails courantes et levant les pieds quand la crête de la « vague » l'atteint, parvient à la cuisine où il trouve Thomas, le cuisinier, en train de se battre avec sa cafetière qu'il a arrimée sur le fourneau avec les barres à roulis. Tu arrives bien ! fait Thomas... Le « jus » ne sera pas prêt avant une heure : l'inondation a fait un « court-jus » (sans jeu de mots !) dans le « ventil » du brûleur, mais Carlo l'a réparé tout à l'heure. Tu as bien une croûte de pain et un bout de quelque chose ? Oui, vois dans le coin, là, sur la desserte...

En bas, dans la « bécane » où tournent les moteurs, le chef de quart de la machine surveille ses cadrans..., les mécaniciens tâtent des pièces, ouvrent des vannes, manœuvrent des interrupteurs..., tout en se tenant aux rambardes... De temps à autre, les moteurs s'emballent : une grosse lame a soulevé l'arrière et les hélices tournent, folles, à l'air libre. A tout moment, ces hommes, qui glissent sur le parquet de tôle striée, toujours gras, se précipitent pour régler l'admission du combustible. A côté, dans la chaufferie, les chauffeurs de quart surveillent leurs brûleurs. De temps à autre, malgré les chères-voies serrées et les portes condamnées, de l'eau salée parvient à s'infiltrer et tombe en petites cascades sur les uns et les autres, cette eau de mer qui est la pire ennemie du métal, et qui ronge impitoyablement tout ce qui n'est pas astiqué à l'air, lubrifié, peint..., entre-tenu en un mot... On se demande parfois d'où vient la propreté des marins : c'est



Au fond le "Port Jérôme". Au premier plan, le pilote de la Gironde



que, pour eux, propriété impeccable signifie sécurité.

La haut, dans le « chaten », la passerelle, un autre centre vital du navire présente une particulière activité. Le cerveau du navire. Le Capitaine, y demeure... Lui, et lui seul, est responsable... et seul maître après Dieu, suivant le « cliché ». De lui dépend l'arrivée à bon port d'un navire qui vaut un milliard de francs, d'une cargaison qui en vaut peut-être soixante-quinze millions, d'un équipage qui n'a pas de prix... Cela fait bientôt trois jours que Victor Marchand, capitaine au long cours, père de famille, et qui, comme vous et moi rêve à sa femme et à ses gosses, à son salon ou à ses légumes..., trois jours qu'il n'a pas dormi... ou presque. Par et, par là, assommé de fatigue, mais le cerveau toujours lucide, il s'écroule pour une heure sur son canapé de moleskine, ne prenant parfois pas même le temps d'enlever ses bottes ou de changer la serviette éponge qui sert de « presse-étoupe » entre son cou et son ciré... Vous me réveillerez si ça « fraîche », a-t-il dit à Castelli, le premier lieutenant qui est de quart et qui écarquille les yeux pour découvrir le phare de Crénch dans l'aube naissante.

Mer grosse..., grains violents... » écrira Castelli sur le journal de navigation, en quittant le quart. Trois jours que Le Coz, l'officier radio, débordant largement les horaires réglementaires d'écoute, est aux aguets sous le casque, fumant sa pipe sans arrêt et se dopant de café pour ne pas s'endormir... à tout moment, des S.O.S. se font entendre, et ce n'est pas le moment de laisser les copains en rade.

GLOSSAIRE

BATAVOILES

des ponts, qui sur
parties coupes de parties amovibles
(portières), par exemple, aux endroits où
l'on doit poser la passerelle qui relie le

LA CAPE (l'usage)

du navire par grosse mer, le
des vagues... suite de la
du vent, suivre le...
l'attaque. Trop, il doit redresser
une position telle
la position qu'il s'agit
possible...
capote (du ver capoyer, prendre la
position de cap)

ATÉRAUX

les réservoirs (tanks) latéraux. Sous les
leurs se trouvent de la disposition
des navires pétroliers (tankers), ils sont
divisés de l'avant à l'arrière
dizaine de « tranches » comportant
un réservoir central et deux réservoirs

SCOT

appareil de signalisation
vant à l'usage des signaux
Morse (par brèves et longue)

COUP DE TABAC

tempête locale non susceptible de mettre
un navire de haute mer en danger, mais

CAYSE, AU SUD, A 10 MILLES
GATE, AU NORD, A 8 MILLES
ETC., ETC.

Ces divers points...
caps portant...
l'usage...
moins 10...
navire à...
vont (direction). Ces points...
sont, en général, notés...
directions nord-sud ou ouest-est, selon
la direction générale de la côte par
rapport à la route du navire

MECANISME

port de l'extrémité sur la côte est de
Marque, entre Dubaï et Sué

DECANÉ

les machines du navire et, par extension
salle des machines (cargo room)

si le pont d'un navire en détresse n'est pas trop loin !

Et si la montre d'habillage grignole les heures au même rythme que le réveil de votre chambre à coucher, elle égare des heures dures, épuisantes pour ces hommes qui, pour un oui ou pour un non, c'est à dire suivant les fantaisies de l'Océan... sont obligés de fournir un effort supplémentaire dont peu de terriens peuvent se rendre compte.

AU DE MARIN, AU DE CHEN, vieux dicton maritime que répètent avec orgueil ceux qui la tiennent et, qui, pour rien au monde, ne voudraient en changer. Car, au fond, c'est magnifique et terrible tout à la fois de concourir à la vie, et à la victoire sur les flots sans cesse renouvelés, d'une équipe d'hommes qui se tient les coudes, dont la composition est parfois bousculée au gré des embarquements, mais dont la hiérarchie confère un velouté dès le premier incident. Le manœuvre habile du « Vieux » (2) un astuce mécanique sans précédent du Patron (3)... et voilà le sourire qui naît sur les lèvres du matelot ou du mécanicien. Avec cela, sur, on peut naviguer ! diront-ils... Pourvu que le ciel soit à la hauteur ! ajoutera un troisième.

La morale de cette histoire, c'est un navigateur phocéen qui l'a tirée depuis longtemps, sous cette forme pittoresque.

Bonne Mère, priez pour les marins qui sont à terre... Ceux qui sont en mer..., ils se débrouillent !!!... G. S.

(1) Les noms cités dans la suite de l'article sont purement imaginaires.
(2) Capitaine.
(3) Commandant.

NOUVELLES BRÈVES

BATON-ROUGE

Les quatre membres de l'Expedition Marquette, ayant à leur tête Jean Baspaul, ont été reçus en décembre dernier à la Raffinerie de Baton Rouge, dont ils ont visité les installations.

L'Expedition Marquette comprenait quatre chefs scouts français qui ont refait en canot l'itinéraire suivi en 1673 par le Père Marquette et Louis Jollette, de Québec à la Nouvelle Orleans, lors de leur découverte du Mississippi.

NEW-YORK

Le 9 février dernier, a été lancée à Newport News, l'Esso-New-York, le dernier super pétrolier en date, de la série du type Esso-Zurich.

C'est la femme de M. John W. Brice, membre du Conseil d'Administration de la Standard Oil Co (New-Jersey) qui a baptisé cette nouvelle unité. Celle-ci a une longueur totale de 191,1 m., une largeur de 25 m. et un tirant d'eau de 9,72 m. L'Esso-New-York est muni d'une hélice actionnée par une turbine sous haute pression pouvant développer une puissance de 12.500 CV sur l'arbre porte-hélice, à 112 tours-minute.

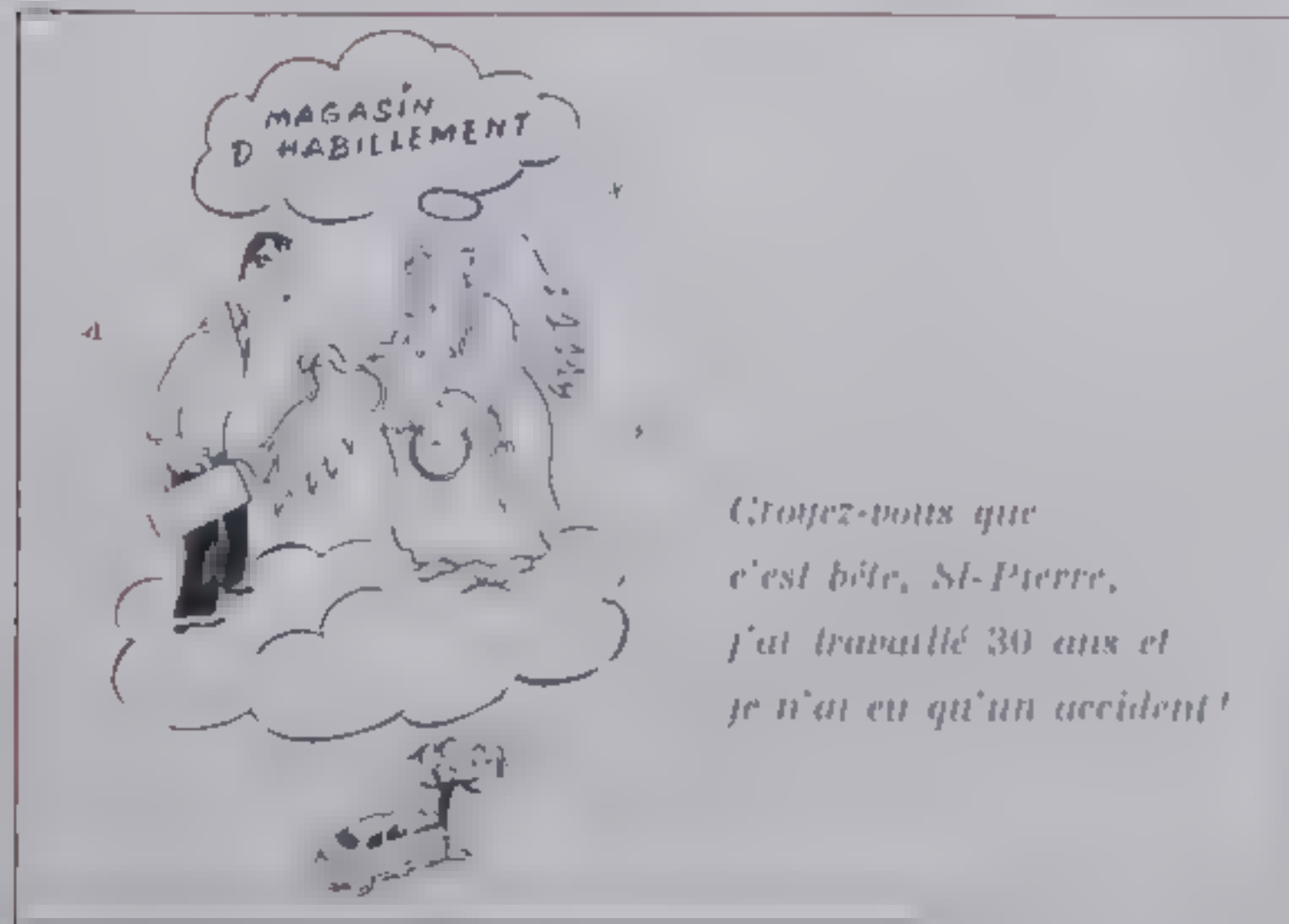
Avec l'Esso-New-York, la flotte Esso possèdera 12 super-pétroliers et disposera de 120 unités ayant en tout un port en lourd de 2 062 000 t.

CANADA

CONSTRUCTION PAR L'IMPERIAL OIL LTD D'UNE RAFFINERIE A WINNIPEG

L'Imperial Oil Ltd, filiale de la Standard Oil Company (New Jersey), va construire à Winnipeg une raffinerie d'une capacité de traitement d'environ 10 000 barils par jour (520 000 tonnes par an), dont le coût sera approximativement de \$ 10 millions. On pense que la construction sera terminée en mai 1951.

Les prix des produits du pétrole dans cette région se trouveront abaissés du fait de l'augmentation de la capacité de raffinage et du transport vers l'est, par pipe line, du pétrole de l'Alberta. Les travaux commenceront au début du printemps.



Croyez-vous que
c'est bête, St-Pierre,
j'ai travaillé 30 ans et
je n'ai eu qu'un accident!

TABLEAU D'HONNEUR

Voici une lettre reçue de la Société Anonyme Andre Citroën

Paris, le 22 février 1950

Messieurs,

Le 17 février 1950, à 11 h. 30, une de nos remarques ayant pris feu sur l'avenue New-York, je tiens à vous signaler la conduite de M. Grainger du poste Esso, du 61 de la même avenue.

Sans aucun appel de la part de notre conducteur, M. Grainger n'est porté sur les lieux et, très rapidement, a maîtrisé le commencement d'incendie.

Notre conducteur lui ayant offert une petite récompense, tout au moins la recharge de son appareil utilisé, M. Grainger a refusé énergiquement tous les dédommagements.

Aussi, je tiens à vous remercier de cette aide appréciable et désintéressée, ainsi que de la conduite de M. Grainger.

Bravo, M. Grainger, recevez toutes les félicitations de l'Esso-Reine.

Voici une lettre reçue de Mme Dupuy, 7, rue Ljé Le-Gallais, à Bourg la Reine (Seine)

Dimanche, 19 février 1950

Monsieur le Directeur,

Votre gerant d'Athis-Mons mérite vraiment des compliments, car, aujourd'hui, une conduite comme la sienne se rencontre rarement. Aussi je tiens à souligner les faits suivants.

Je me trouvais en panne presque à la hauteur de votre dépôt, nous comme il n'était encore que 13 h. 30, j'hésitais à rentrer, craignant qu'ils ne soient encore en train de déjeuner. Mais tous deux ont laissé la leur repas et sont venus me dépanner.

Après apprécié leur amabilité et leurs connaissances, je suis revenue deux jours après pour faire refaire toute la canalisation électrique de ma voiture.

Pour maintenant toute confiance en eux et, lorsque leur statut de gérant sera fonctionné, je m'adresserai à leur poste.

Le voyage beaucoup depuis 1945 et n'aurais pas encore trouvé d'autres gentils jeunes gens ; leur cas mérite, certes, d'être pris en considération.

Je suis une simple automobiliste, c'est pourquoi je peux vous écrire ainsi.

Veuillez agréer,

Mme Dupuy

Il nous a été annoncé que notre Société vient de louer à Athis-Mons l'installation d'un de nos clients Esso-Service qui songent à se retirer. A la date du 1^{er} janvier 1950, nous avons confié cette affaire en gérance à M. Donaze et sommes heureux de constater qu'il a aussitôt mis en pratique les principes d'accueil et de Service sur lesquels nous insistons.

PARIS

STAGES DES CHEFS DE REGION

Pendant les mois de novembre et décembre 1948, nous avons réuni nos chefs de région en deux sessions de quinze jours, suivies d'un stage d'une semaine à la Raffinerie de Port-Jérôme.

Ces cours étaient le prélude à la mise en application d'un vaste programme d'éducation du personnel qui allait se développer en profondeur dans les mois à venir. Notre directeur commercial, M. Wicart, réalisant ainsi une idée qui lui tenait à cœur depuis longtemps et sous son impulsion, le « Training » prenait naissance au sein de la Direction Commerciale.

Plus d'une année a passé depuis ; le département Personnel et Training de la Direction Commerciale a poursuivi la tâche qui lui avait été confiée : son action s'est étendue aux chefs de secteur, vendeurs, spécialistes pour l'industrie, gestionnaires, chauffeurs et monteurs, réalisant ainsi le but qui lui était assigné : définir à chacun son rôle dans la Société et lui donner les moyens de le remplir efficacement.

Au début de cette seconde année d'exercice, M. Wicart a estimé qu'il était nécessaire de réunir à nouveau nos chefs de régions, pour dresser avec eux le bilan des premiers résultats et leur donner les directives nécessaires pour poursuivre la tâche d'éducateur et d'organisateur dont



ils ont la charge, et qui doit aller en s'amplifiant au sein de leur

Grâce aux dimensions de notre nouvelle Salle de Training, nous pu pour la première fois depuis la guerre, reunir tous ensemble nos chefs de regions (à l'exception de M. Chleq qui avait subi récemment une opération chirurgicale). Les cours eurent lieu du 9 au 11 janvier et groupèrent seize personnes.

À l'ouverture, notre directeur commercial, M. Wicart, souligna le nouveau la tâche d'éducateur et d'organisateur qui est à la base des activités des chefs de regions, précisa à chacun qu'il devait prolonger notre action dans le cadre de sa region, et accomplir maintenant un travail en profondeur, réalisant eux-mêmes périodiquement le Training de leur personnel.

Toutes les questions touchant les activités de nos chefs de regions furent passées en revue : Exploitation, politique Produits Blancs, Lubrifiants, Produits noirs, politique Esso Service, organisation du travail, éducation du personnel, etc...

Nous avons eu le grand plaisir, pendant nos travaux, d'avoir la visite de notre directeur général, M. Scheer, qui avait tenu à prendre personnellement contact avec nos chefs de regions, et à leur apporter lui-même quelques informations qui furent vivement appréciées.

Les cours se déroulèrent dans une ambiance parfaite, chacun faisant preuve de beaucoup d'application et de compréhension pour assimiler les nombreuses questions inscrites à l'ordre du jour.

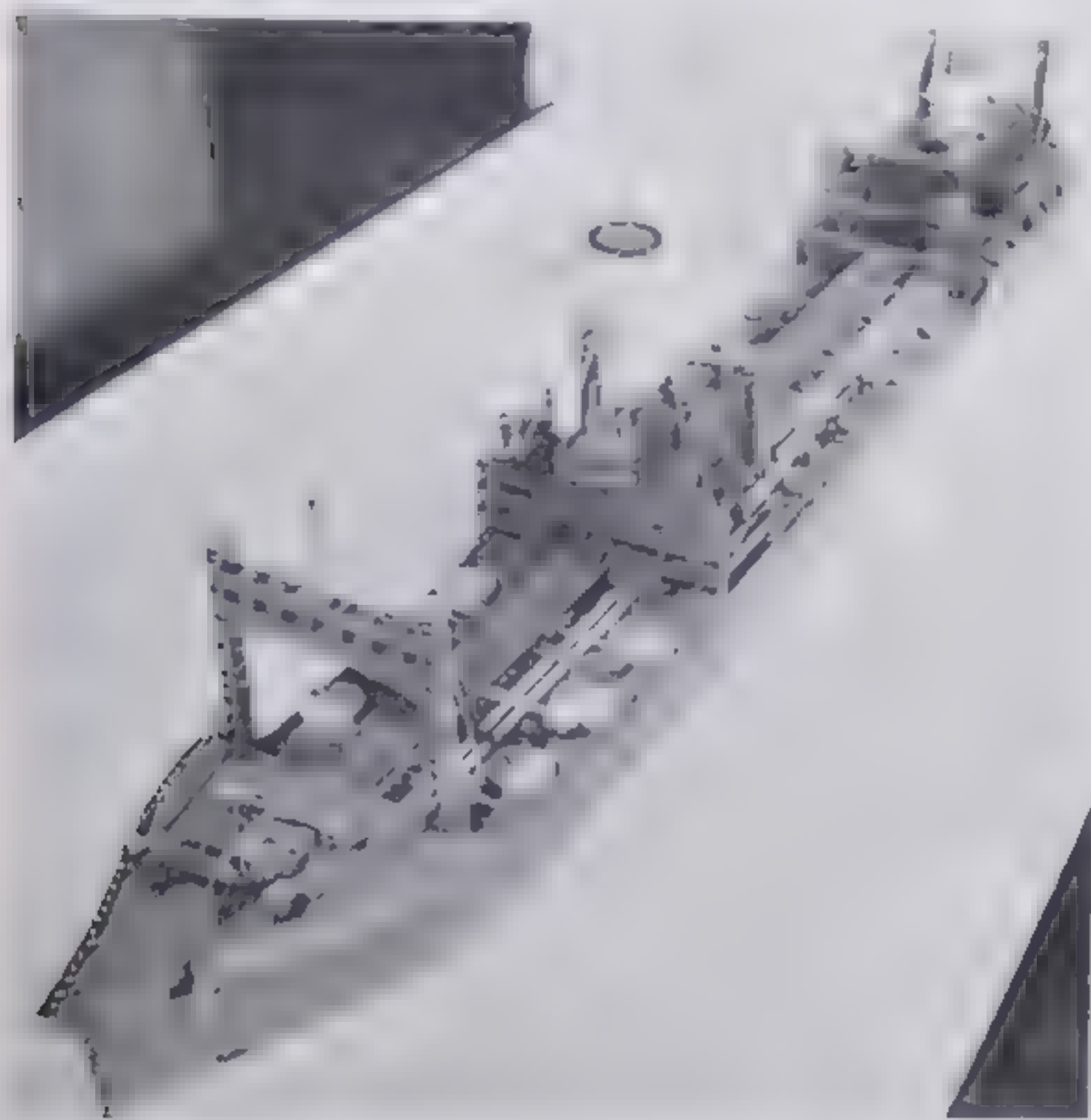
Pour terminer, nous ne pouvons mieux faire que remercier nos conférenciers, trop nombreux pour que nous puissions les citer tous, que nous mettons si souvent à contribution et qui le font toujours avec une telle spontanéité et un tel empressement.

R. D.

ZURICH

L'ESSE ZÜRICH EN MECCANO

Nous avons tous, à côté de nos activités professionnelles, un passe-temps que nous aimons particulièrement : un avion d'Ingres M. Sucker.



Le Esso Standard Switzerland, se livre à la mécanique de petite échelle (on peut dire l), car sa dernière création en Meccano, l'Esso Zurich, n'a pas moins de deux mètres de longueur de proue à la poupe. Rien n'y manque : treuils, cabestans des ancres et ventiateurs, grues du pont, passerelles et embarcations de sauvetage. La réalisation de l'Esso Zurich est une petite merveille d'application et de patience qui a demandé 120 heures de travail. M. Sucker a construit, en outre, de remarquables ouvrages métalliques dont une tour filée exacte, une automobile équipée d'un changement de vitesse et d'un différentiel. N'est-ce pas là un passe-temps amusant qui n'est ni dénué d'adresse, ni de réflexion ? Avis à ceux qui regardent d'un air méprisant les bricoleurs qui travaillent avec une petite boîte de construction mécanique.

ECRIS DE LA DIVISION SUD-EST

REUNION DES CHEFS DE REGION

La dernière réunion des chefs de region, organisée dans les locaux de la division sud-est à Marseille, a eu lieu le 11 février en présence de M. G. Wicart.

Après avoir passé en revue, dans ses grandes lignes, les différentes questions qui sont à la base des activités de nos chefs de region, notre directeur commercial souligna tout spécialement la tâche importante d'organisation et d'éducateur qui incombait à ceux-ci : organiser dans les moindres détails le travail de chacun pour obtenir de tous le meilleur rendement, recruter et former le personnel d'après les principes émis au cours des différents trainings, afin de leur donner le maximum d'efficacité, aménager notre réseau de distribution suivant les règles de notre politique Esso Service, en créant des débouchés nouveaux, pour donner à nos marques tout l'essor indispensable à notre développement futur, sont les idées maîtresses qui doivent être gravées dans l'esprit de nos chefs de region et être l'objet de leur souci constant.

En travaillant selon ces données, ce n'est pas travailler seulement pour l'immédiat, mais c'est édifier l'avenir sur des bases solides et durables.

Au cours de la semaine du 21 au 23 février, M. J. Nocturne, chef du département Formation Professionnelle de la Direction des Relations Sociales, présenta aux adjoints de M. Regnault, ainsi qu'à leurs assistants, le premier cycle de T.M.T. traitant des relations.

L'auditoire a apprécié l'enseignement très direct du conférencier qui sut mettre en relief tous les points délicats des problèmes de personnel que les cadres ont à résoudre journellement.

GRATIFICATIONS POUR LONGS SERVICES

Au cours d'un vin d'honneur organisé le 21 février, M. Regnault a rendu les gratifications accordées à Mme Denise Duvernay, employée affectée à la section Appointements et Salaires, pour ses 25 années de service, et à M. Marius Auguste, de maître au service Relations Sociales, pour ses 40 ans de service.

Le directeur de la division récompensa Mme Duvernay pour l'utilité avec laquelle elle remplit sa tâche délicate en ce qui concerne les allocations familiales, s'exerçant presque d'avoir fait abstraction de son âge d'aujourd'hui.

Pour M. Auguste, c'est l'honneur d'avoir parcouru si rapidement 40 dernières années, en se contentant d'excellents services, tout au long de sa carrière à Marseille, successivement sous les ordres de MM. F. Grette, L. Boissevain, H. Vergez, J. Javet, G. Gaulton. Aujourd'hui, M. Regnault se plut à rappeler combien, avec l'ensemble du personnel, il apprécie les résultats sans cesse obtenus par notre collaborateur, grâce à ses interventions tenaces auprès de la sécurité sociale et de la Mutualité de l'Industrie du Pétrole.

Cette manifestation de gratitude de notre Société à laquelle assistaient MM. J. Lurion, G. Godert, J. Giffot, ainsi que trois des plus anciens collègues des deux promus, s'est déroulée dans une ambiance des plus sympathiques, chacun souhaitant se retrouver pour les 35 et 40 ans, sans vouloir toutefois en précipiter l'échéance.

(SUITE PAGE 20)

Mme Denise DUVERNAVY

M. Marius AUGUSTE



Revue de LA PRESSE

Extrait de « Le Courrier de Saône-et-Loire »

REMISE DE LA LÉGIION D'HONNEUR

Dans la salle du Conseil municipal, dimanche 11 heures, un vin d'honneur était offert à l'attention de M. Canal, gardien-chef à la Standard Française des Pétroles, promu récemment dans l'ordre de la Légion d'honneur au titre militaire.

Ancien officier de l'Armée Coloniale, le récipiendaire fit une brillante carrière militaire comme en atteste les élogieuses citations dont il fut l'objet, mais d'ailleurs que les nombreuses décorations qui ornent sa boutonnière. De plus, il fut à l'aurore de la résistance un de ceux qui ne doutèrent jamais du sort de la France. C'est ce que souligna M. Pigné Raymond, chevalier de la Légion d'honneur, président de l'Association des A.C. du Canton de Bolbec, « parrain » en lui remettant la croix qui atteste la brillante carrière de son ami.

Après les paroles rituelles en la circonstance les verres se leverent à l'intention de celui qui dans la vie privée, continue à être le fier « soldat ».

Les personnalités : MM. Dauze, maire ; Jan et Le Maître, adjoints ; M. R. Figue, l'aguer André, Benoist, chefs de service ; Mme Canal et ses enfants, etc.



Extrait de « Le Courrier de Saône-et-Loire »

SAINT-RÉMI : CONFÉRENCE SUR LA DÉFENSE DES CULTURES

Le 17 février, à 21 heures, une conférence, organisée sous les auspices de M. Marius Gautheron, président du syndicat fruitier, était prononcée à Saint-Rémy par M. Dauguet, ingénieur agronome de la Standard Française des Pétroles, spécialiste dans les questions de défense des cultures.

Le conférencier traite d'abord des moyens actuellement à la disposition des arboriculteurs fruitiers pour avoir des récoltes saines, abondantes et régulières. Il insiste sur la nécessité des élagages et d'une taille permettant à l'air et à la lumière de pénétrer dans la ramure, ainsi l'état sanitaire du verger.

Les traitements d'hiver, surtout ceux aux huiles de pétrole jaunes, produits particulièrement complets, agissent dans le même sens et sont, d'autre part, un facteur important d'économie en réduisant très notablement les invasions d'insectes et de maladies pendant la saison suivante.

Les principaux parasites sont ensuite passés en revue en donnant pour chacun d'eux la

méthode la plus pratique de destruction par traitement de printemps et d'été.

Un certain nombre de photographies représentant quelques-uns de ces parasites sont ensuite projetées sur un écran.

Le conférencier aborde ensuite la question du désherbage des céréales et des prairies avec les désherbants sélectifs modernes à base d'hormones et indique les perfectionnements apportés à cet égard par la Standard Française des Pétroles, par adjonction d'huile aux hormones,

qui a pour effet de doubler l'efficacité du traitement et de lui permettre d'agir par tous les temps.

Ces perfectionnements entraînant certaines difficultés pour le nettoyage des pulvérisateurs employés, M. Dauguet présente en projection un appareil spécial pour cet usage, particulièrement économique et pouvant se monter sur n'importe quel tracteur et avec n'importe quel réservoir.

Le conférencier termine en mentionnant la nouveauté particulièrement intéressante pour les maraîchers : le désherbant carottes à base de produits pétroliers qui a été essayé avec succès sur une grande échelle et qui représente un progrès notable sur les anciennes méthodes de désherbage à la main, autrefois employées.

Dans son numéro de décembre 1949, « L'Industrie du Pétrole » publie (pages 407 à 409) un important article « Les idées parentales » ou sont prises, en exemple, les réalisations dans ce domaine de la S.I.P.



FONGICIDE POUR L'AGRICULTURE

L.V. Murphree, président de la Standard Oil Development Company, vient d'annoncer que l'établissement central de recherches de la Standard Oil Company (New Jersey) a mis au point un nouveau fongicide très efficace contre les champignons qui s'attaquent aux fruits, aux légumes, aux récoltes, ainsi qu'à certaines plantes. Le composé pur, appelé le SR 100, a été expérimenté pendant trois ans dans plusieurs stations agricoles des États-Unis et de l'étranger. Le nouveau produit s'est révélé particulièrement efficace contre les maladies qui affligent les pommes, les pêches, les cerises, le céleri, les tomates, les pommes de terre, les carottes, les chrysanthèmes et les roses. Son champ d'action s'étend également aux produits coloniaux, tels la banane et le cacao. C'est une poudre blanche, sans goût, ni odeur, qui contient en combinaison du chlore, de l'azote et du soufre additionnés à du carbone,

de l'hydrogène et de l'oxygène. Il faut environ une livre de poudre pour 100 gallons de produit d'épandage. Le nouveau produit sera manufacturé et distribué par les soins de la California Spray Chemical Company.

La Journée Pétrolière

TRAITEMENT DU BÉTAIL

D'après « The Lamp », un produit nouveau à base de pétrole vient d'être mis au point pour la lutte contre certains parasites qui ravagent les troupeaux d'Amérique du Sud, et particulièrement la tique. Depuis plusieurs années, on cherchait à mettre au point un insecticide efficace contre les « ennemis des troupeaux » et l'Hercules Powder Company, notamment, avait réalisé un produit, le toxaphène, assez actif. De son côté, la Standard Oil Company de New Jersey travaillait sur le problème ; les chimistes de cette compagnie eurent l'idée de combiner le toxaphène avec un solvant à base d'hydrocarbures et avec d'autres produits chimiques.

Ils obtinrent ainsi un concentré susceptible d'être mélangé à de l'eau et pulvérisé sur les troupeaux infestés de tiques et d'autres parasites.

Un spécialiste du département de l'Agriculture, le Dr Ernest W. Laake, rapporta le nouveau insecticide et l'expérimenta dans les ranches du Brésil, en même temps que les insecticides courants (DDT, hexa-chlorure de benzène).

Ces trois produits agissent contre la tique, mais le toxaphène présente l'avantage d'empêcher la contamination du troupeau après le traitement pendant une période deux fois plus longue qu'après les deux autres insecticides. Après quatre semaines, il a conservé environ 91 % de son efficacité. Le toxaphène n'est, par contre, pas du tout toxique pour les humains.

On prévoit, pour l'année à venir, un très large usage du nouveau produit. Bien qu'au Brésil, il faudra traiter 10 millions de bêtes et 100.000 à Cuba et en Amérique centrale. Il serait souhaitable que son emploi soit envisagé en Afrique et, spécialement, en Afrique Occidentale Française, pour laquelle le bétail est une importante source de richesse.



PERLES DE CULTURE

Nous relevons dans le « Journal des Blandres » quelques perles cueillies dans les compositions du Certificat d'Études Primaires et certifiées authentiques :

Quand Roland entendit les ennemis s'approcher, il se mit à donner des coups de corne.

« Les deux héroïnes de la France sont Jeanne d'Arc et l'édith de Nantes. »

« La journée du 10 août s'acheva, le soir par les massacres de septembre. »

« Une grenouille est un poisson qui a perdu sa queue en devenant adulte. »

Les organes de la circulation sont les pieds. »

Donnez-moi des mamelles, disait Sully, je repeuplerai la France. »

« Les hommes préhistoriques ne disposaient que d'instruments rudimentaires pour fonder une famille. »

« La France a deux religions : l'athéisme et l'alcoolisme. »

« François Ier laissa ses troupes dans le Milanais et rentra en France pris de besoin. »

(Extrait du Bulletin « P.E.N. »)

NOUVELLES BRÈVES

PARIS

Le 16 mai dernier, le Personnel du Service Appointements (Siège) fêtait les trente années de services, à la Société, de M. Louis Noury, Agent de Maîtrise Paveur.



Une petite réunion intime, à laquelle assistaient M. Legrand, Trésorier, et M. Lambert, Chef du Service Appointements, entourés de leurs collaborateurs, fut fort goûtée, vraiment charmante et digne de notre grande famille Standard.

Indiscrètement, le reporter-photographe, ex-pompeur payeur, a su se glisser dans la place et fixer sur la plaque, une vue de cette petite fête intime; un poète anonyme a bien voulu parachever son œuvre et nous offrir en dedication les vers que voici :

*Petite photo, grande image
Souvenir d'un très beau jour
Où furent fêtés selon l'usage
Trente années de loyaux concours*

*Mais la Standard a une élite
De chevronnés dans le métier ;
Et cette photo le mérite
De pouvoir vous le démontrer.*

*Être Pompeur n'est plus un gage
Il faut bonne allure et vent clair
Car cette époque est l'apanage
D'un vrai romaine des gangsters*

*Si parfois la tâche est obscure
Au Service Appointements ;
On y garde fort bonne allure
En y restant plus de trente ans*

UN AUT

*Pompeurs à vos rangs et farouches
Comptez vos ans, soyez prudents
Car à la fin du mois l'on touche
On voudrait bien toucher trente ans*

G. TAYLA.
Mars 1950.

NOUVELLES DE LA D.N.E.

Il y a quelque temps, un de nos chefs de région visitait, avec le chef du secteur intéressé, l'installation d'un de nos clients, en vue d'en faire un Esso Service (qui est d'ailleurs réalisé maintenant) et, au cours de cette visite, nos deux représentants eurent le plaisir de rencontrer deux personnes du Siège d'une importante firme de pneumatiques qui s'étaient déplacées pour l'étude du service du pneu. Leur tâche accomplie, à l'entière satisfaction de notre client, ils furent conviés tous les quatre par celui-ci à un confortable repas dont ils ont gardé un souvenir matérialisé par un dessin que nous sommes heureux de reproduire ci-après.



PORT-JÉROME

CONFÉRENCE SUR L'EXPÉDITION PAUL-ÉMILE VICTOR

Le mercredi 15 février 1950, l'Association des parents d'élèves du Lycée du Havre, annexe de Lillebonne, présentait dans la Salle des Fêtes des Cités une conférence sur l'Expédition Paul-Émile Victor, au Groenland, en 1949.

Le conférencier, Jean-Noël Maurie, attaché au Centre National de la Recherche Scientifique, avait participé à cette expédition avec la tâche d'étudier plus particulièrement la résistance des roches aux températures les plus basses.

Au cours de l'exposé, des projections en couleurs ont permis au public venu en très grand nombre, d'admirer les merveilleux paysages de ces pays inconnus, qui couvrent une superficie immense.

Chacun a pu mesurer les énormes difficultés rencontrées pour réaliser une telle entreprise dans cette nature hostile, et saluer ces hommes de valeur dont l'énergie n'a d'égale que la simplicité.

Cette conférence était la première d'un Cycle de Conférences que l'Association a décidé de mettre sur pied. Venant à la suite de l'important article paru dans l'Esso-Revue, son succès a été complet, et nous attendons les prochains conférenciers avec impatience.

NOUVELLES DE LA D.N.E.

L'n bel acte de probité !

Voici une lettre reçue par M. G. Regnault, directeur de la division sud-est :

Cher Monsieur,

« Lundi 20 mars, rentrant en voiture de Paris, je me suis arrêté à la station-service de la Standard, à Auxerre, pour prendre de l'essence. Ayant payé, je suis parti et me suis dirigé vers Marseille. Je n'avais pas fait plus d'une quinzaine de kilomètres que j'ai été arrêté dans un petit village par un gendarme me demandant si c'était bien moi qui avais pris de l'essence à Auxerre. Lui ayant répondu affirmativement, il m'a indiqué que le gérant de la station-service de la Standard, à Auxerre, venait de lui téléphoner, l'informant que je lui avais donné 1.000 fr. de trop, deux billets de mille étant collés ensemble.

J'ai immédiatement téléphoné à votre gérant, que j'ai remercié, et qui m'a promis de me faire parvenir ladite somme par mandat-poste.

Je tiens à signaler ce geste de grande probité et vous prie encore d'être mon interprète auprès de votre gérant pour lui adresser tous mes remerciements.

« Veuillez agréer, cher Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Signé : François de Pelissot.

L'Esso-Service Station en question, située à côté du pont sur l'Yonne, est tenue en gerance par Mme et M. Charpy. Ce dernier était malade et c'est son remplaçant, M. Wagner, qui prit l'initiative du coup de téléphone à la gendarmerie, lorsque Mme Charpy se fut aperçue de l'erreur de M. de Pelissot.

Nous sommes certains que tous nos lecteurs tiendront à s'associer à nous pour féliciter très vivement M. Wagner et le ménage Charpy d'un si bel acte de probité, et d'une initiative aussi ingénieuse !

NAISSANCES

*On nous prte d'annoncer
les heureuses naissances de*

Mathieu, fils de M. Jean Albertini, des Services Généraux
Elisabeth, 3^e enfant de M. Daniel Bouillon, du Département Navigation.
Mireille, fille de M. Renaud Briest, du Service Stockage et Distribution.
Liane, fille de M. Edmond Charluet, du Laboratoire de Suresnes
Ariane, fille de M. Orise Chartier, marnier à Saint-Ouen
Florence, fille de M. Pierre Denarie, du Département Produits Blancs
Marie-Noelle, 3^e enfant de M. Jean Diek, du Département Finances.
Madeleine, 4^e enfant de M. Maurice Garreau, des Ateliers de Persan.
Anne, fille de Mme Marie-Madeleine Gellon, du Département Applications Techniques.
Brigitte, 2^e enfant de M. Roger Magnas, du Département Bedford.
Christian, 2^e enfant de M. Stanley Moschos, de la Comptabilité Ventes Siège.
Sabine, fille de M. Jean Naudet, du Département Navigation.
Christian, 1^{er} enfant de M. Guy Parc, du Laboratoire de Suresnes
Marie-Odile, 4^e enfant de M. Jean Potignon, du Département Coordination Lubrifiant.
Véronique, 2^e enfant de M. Adolphe Vaucel, du Magasin Central.

DIVISION SUD-EST

Claude-Noel, 2^e enfant de M. Louis Arnaud, du Secteur de Marseille.
Patricia, petite-fille de M. Lucien Delpech, de l'usine de la Standard-Kuhlmann de l'Estaque

DIVISION NORD-OUEST

Jeannine, 2^e enfant de M. Jean Boissel, du Service Montage à Aubervilliers
Christiane, 2^e enfant de M. Roger Mathieu, de l'usine d'Aubervilliers.
Hervé, fils de Mme Jeannette Saunier, Comptabilité Générale.
Christian, 2^e enfant de M. Julien Schmidt, aérodrome du Bourget.
Chantal, 2^e enfant de M. Léon Sulawa, aérodrome d'Orly.
Jacques, 2^e enfant de M. Roger Tufery, usine d'Aubervilliers.

DIVISION NORD-EST

Françoise, fille de M. Gilbert Berteaux, de la station-service de Reims-Cérès

DÉPARTEMENT BITUMES ET EMULSIONS

Serge, fils de M. Jean Castet, usine de Tarbes
Bernadette, fille de M. Jean Georges, usine de Lestrem
Maryse, fille de M. André Mavrel, usine d'Albi

RAFFINERIE DE PORT-JÉROMÉ

Liliane, fille de M. Jean Anquetil
Françoise, fille de M. Max Bouteiller
Michèle, fille de M. André Bréard
Alme, 3^e enfant de M. Louis Burev
Mireille, fille de M. Louis Delahays
Josiane, 6^e enfant de M. Jean Gibeaux.
Jeanne, 9^e enfant de M. Paul Grave
Denis, 2^e enfant de M. Henri Havard
Martine, 2^e enfant de M. Georges Jicquel
Annick, 2^e enfant de M. Sever Joly
Roland, 4^e enfant de M. Jean Lenormand
Claire, 2^e enfant de M. Delphine Malot
Jacques, 4^e enfant de M. Elie Roussel

RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

Gérard, 2^e enfant de M. Bernard Andrieu
Serge, 4^e enfant de M. Marcel Demeillers.
Viviane, 10^e enfant de M. Maurice Dutriau
Jean-Paul, 2^e enfant de M. Claude Seille.
Dominique, 4^e enfant de M. Bernard Bourdin.
Monique, 2^e enfant de M. René Dumenil.
Christine, 3^e enfant de M. Jean Fleutry.
Elisabeth, 5^e enfant de M. Georges Petit.
Maryline, 1^{er} enfant de Mme Marcelle Skryposka.
Jacques, 1^{er} enfant de M. Marcel Thomas
Nicole, 2^e enfant de M. Lucien Thorel

MARIAGES

*Nous avons appris avec plaisir
les mariages de :*

Mlle Lilianne Bailly, siège de la D.N.O., avec M. Marcel Bailland.
M. Roger Cardon, chef de centre à Bône (Algérie), avec Mlle Colette Legrand
Mme Chaumer, département Retraites et Sécurité Sociale, avec M. Pierre Patary,

commandant l'Esso-Bretagne
M. Mouloud Dahmani, usine d'Aubervilliers, avec Mlle Hélène Wolf
Mlle Andrée Denner, siège de la D.N.O., avec M. Charles David, siège de la D.N.O.
M. Paul Fourre, auditeur
Mlle Josette Pottier, siège de la D.N.O., avec M. Maurice Gouvette
M. Jacques Tiroufflet, secteur de Paris, avec Mlle Françoise Diethelm

RAFFINERIE DE PORT-JÉROMÉ

M. Joseph Cerisier, aide-laboratoire, avec Mlle Yvonne Faroult.
M. Jean Lhuissier, aide-laboratoire, avec Mlle Paulette Coudray.
M. Ahmed Taibouni, ouvrier qualifié, avec Mme Germaine Vincent

DÉCÈS

*Nous avons appris avec peine le décès
d'un certain nombre de nos collègues ou
anciens collègues*

M. Alexis Davier, ancien magasinier à la Co Générale des Pétroles. Entré à cette Société en 1900, il était à la retraite depuis début 1949.
M. Jean Geslorowski, manoeuvre à l'usine d'Aubervilliers. Il était entré à la Société en 1947.
M. Charles Trouve, chauffeur-livreur à l'usine de Saint-Ouen. Il était entré à notre Société en 1921

*D'autres collègues ont été frappés dans
leur affection par des deuils cruels et nous
font part des décès de :*

M. Alain Castex (Siège Div. N.E.) et Mme Christiane Castex (usine d'Aubervilliers) leur fils Bernard.
M. René Labergerie (chef comptable Div. N.O.) son frère
M. Georges Diesnis (raf. de La Mailleraye), sa mère.
M. Maurice Petit (raf. de La Mailleraye), sa mère
M. Henri Vignerot (raf. de La Mailleraye), sa belle-mère.
M. André Adam (raf. de Port-Jérôme), son fils Marc.
M. Armand Marchand (raf. de Port Jérôme), son fils Didier.
M. Louis Gavet (usine de Grand-Quevilly), son père.
M. René Leblond (usine de Grand-Quevilly), sa mère.

Une page pour vous Madame

COQUETTERIE DE JADIS



La coutume (appréciée ou critiquée selon les goûts) de se colorer les ongles remonte à la plus haute antiquité. Déjà, sur les peintures égyptiennes des époques les plus reculées, on voit des ongles carminés. Les ongles des monnes féminines montrent encore des traces de couleur sombre, tirant généralement sur le rouge. C'est lors de la décadence du vieil empire égyptien que la coutume, non pas de se teindre les sourcils, mais de les allonger jusqu'au sommet des oreilles d'un simple trait de pinceau, fit son apparition. Cette habitude était non seulement suivie par les femmes, mais aussi par les hommes. En même temps, outre les ongles des mains, on colorait également, en les dorant ou en les argentant, ceux des pieds. Le maquillage était très à la mode. Chose curieuse, disparues et restées depuis introuvables, les couleurs employées « tenaient indéfiniment ». Le secret de ces fards est perdu. La mode de rouger les lèvres fut suivie dans l'empire romain, et ce n'est qu'à la victoire du christianisme qu'elle fut considérée comme païenne et disparut. Au Moyen-Âge, elle revint à la mode. Elle était tellement répandue à Moscou, au XVI^e siècle, que les dames de la Cour de Russie se paignirent un jour à la tsarine de ce que l'une d'elles, jeune et jolie, refusait de se maquiller. Sur l'ordre de la tsarine, la récalcitrante fut obligée de suivre l'exemple que lui donnaient les dominières. On raconte des anecdotes analogues en France, au XVIII^e siècle : il fallait un « pied de rouge », si l'on voulait être « élégante ».

PETIT JEI

sur les modes de jadis

Ces objets servaient aux femmes autrefois. Savez-vous ce qu'ils étaient et quand ils étaient en usage ?

Ils sont tous des attributs de la toilette féminine :

la poupette

la poupette : petite figurine en bois ou en métal, que les femmes portaient à la ceinture. (XVI^e siècle) ?

les ecclisses

les ecclisses : petites plaques en bois ou en métal, que les femmes portaient à la ceinture. (XVI^e siècle) ?

la balantine

la balantine : petite figurine en bois ou en métal, que les femmes portaient à la ceinture. (XVI^e siècle) ?

les fibules

les fibules : agrafes dans toute l'antiquité. ?

la contenance

la contenance : genre de manteau en forme de robe. (XVI^e siècle) ?

la gonzaline

la gonzaline : genre de manteau en forme de robe. (XVI^e siècle) ?

la culbute

la culbute : genre de manteau en forme de robe. (XVI^e siècle) ?

le spencer

le spencer : genre de manteau en forme de robe. (XVI^e siècle) ?

la polonaise

la polonaise : genre de manteau en forme de robe. (XVI^e siècle) ?



MIROIRS

C'est au XVII^e siècle surtout que l'usage des miroirs dans la toilette des femmes devint la mode. Non seulement les élégantes avaient de petites glaces incrustées dans leurs éventails, mais elles en portaient à la ceinture, richement encadrées et souvent d'un grand prix. Cette mode fut portée à un tel degré de luxe que l'Eglise la condamna. Bien des siècles auparavant, et du temps de Charlemagne, le clergé lui-même, cédant à l'influence de cet engouement, avait adopté l'usage du miroir. Les religieux de l'ordre de Saint Martin de Tours en portaient alors jusque sur leurs chausses : afin, dit le chroniqueur, de pouvoir toujours contempler la beauté de leur costume ».

UNE BELLE ROBE

Savez-vous ce qui fait la valeur d'un objet d'habillement ? Le travail manuel uniquement — du moins quand laines, soies, etc., sont abondantes et bon marché. Voici le nombre d'heures de travail qu'il faut pour transformer 1 kilo de matière première :

Dans la couture	120 heures
Dans la mode	192
Fleurs et plumes.....	250
Lingerie fine	300
Broderie blanche	300
Dentelle à la main	1.300

Evidemment, quand on y pense, on comprend bien que ce n'est pas le prix du

fil qui donne sa valeur à la dentelle, mais la longue patience d'une ouvrière habile. Les plus grandes richesses au monde ne sont pas l'or ou les pierres précieuses, mais les œuvres humaines, créées par les mains et le cerveau.

SOMPTUOSITÉ AU POIDS

Au XVII^e siècle, l'élégance des femmes était basée sur le poids de leurs habits de gala, en lourds brocarts ornés de quantités de pierres précieuses et de métal. C'est ainsi que la comtesse Clauda de France, durant une cérémonie, dû être soutenue par deux personnes, car son costume d'apparat pesait le poids inhumain de 162 livres.

Résumé des dispositions sociales envisagées ou prises au cours du mois de Février 1950.

DISPOSITIONS LÉGALES

Allocation aux vieux travailleurs salariés

Une loi du 3 février 1950 (J.O. du 4-2-50) majore, comme suit,

avec effet du 1^{er} janvier 1950 :

le taux de l'allocation aux vieux travailleurs salariés,

le plafond des ressources permettant de bénéficier de l'allocation.

Allocation

ALLOCATION PRINCIPALE

Celle-ci est portée, par an
de Fr. 42.000 à Fr. 48.000 pour la
Région Parisienne ;

de Fr. 39.000 à Fr. 45.000 dans
les villes de plus de 5.000 habitants,

de Fr. 36.000 à Fr. 42.000 dans
les villes de moins de 5.000 habitants.

MAJORATION POUR CONJOINT À CHARGE

Lorsque le conjoint est âgé de moins de
65 ans, la majoration reste fixée à
Fr. 5.000.

Lorsque le conjoint est âgé de plus de
65 ans, la majoration est portée à un
chiffre égal à la moitié de l'allocation
fixée pour une ville de plus de 5.000 habi-
tants.

Ressources (1)

Le total des ressources, de quelque
nature qu'elles soient, y compris l'allo-
cation, ne doit pas excéder :

pour un célibataire : Fr. 144.000
(au lieu de Fr. 100.000) ;

pour un ménage : Fr. 180.000 (au
lieu de Fr. 130.000).

Attribution d'une prime aux salariés

Un arrêté du ministre du Travail,
daté du 7 février 1950 (J. O. du 8-2-50),

a fait bénéficier d'une prime de Fr. 3.000
les salariés qui, au cours du mois de jan-
vier 1950, ont reçu un salaire brut infé-
rieur ou égal à Fr. 14.000.

Les salariés ayant reçu au titre du
même mois un salaire brut compris entre
Fr. 14.000 et 18.000, ont bénéficié d'une
prime égale aux trois quarts de la diffé-
rence entre Fr. 18.000 et leur salaire.

Cette prime a été payée dans la
Société avant le 20 février 1950.

Conventions Collectives et procédure de règlement des conflits collectifs du travail

Une loi du 11 février 1950 (J. O. du
12-2-50) abroge et remplace les dispo-
sitions précédentes du Code du Travail
et de la loi du 23-12-46 relative aux
Conventions Collectives de travail. Elle
fixe, en outre, les procédures de règle-
ment des conflits du travail.

Aux termes de cette loi

La Convention Collective de Travail
est un accord relatif aux conditions de
travail conclu entre :

— d'une part, une ou plusieurs orga-
nisations syndicales de travailleurs et

d'autre part, une ou plusieurs
organisations syndicales d'employeurs, ou
tout autre groupement d'employeurs, ou
un ou plusieurs employeurs pris indivi-
duellement.

Les Conventions Collectives deter-
minent leur champ d'application. Celui-ci
peut être national, régional ou local.

Les Conventions Collectives doivent
contenir certaines dispositions ayant trait :

au libre exercice du droit syndical
et à la liberté d'opinion des travailleurs ;
aux conditions d'engagement et
de licenciement ;

— aux Délégués du Personnel et aux
Comités d'Entreprise ;

— aux congés payés ;

— aux procédures conventionnelles
de conciliation ;

et permettent notamment

la libre discussion des salaires
entre employeurs et organisations syndi-
cales de salariés.

En matière de conflits collectifs du
travail, les nouvelles dispositions légales
précisent que ces conflits doivent être
obligatoirement et immédiatement sou-
mis aux procédures de conciliation, soit
par l'une des parties, soit par le ministre
du Travail ou le préfet.

L'arbitrage, par contre, est facultatif.

L'accord de conciliation et, éventuel-
lement, les sentences arbitrales sont obli-
gatoires.

DISPOSITIONS BÉNÉVOLES

Colonies et Camps de Vacances

Une circulaire n° 3 du 8 février 1950
du Service Social informe les membres
du Personnel que la Colonie de Vacances
et le Camp de Vacances, seront ouverts
comme l'année dernière, aux enfants des
Collaborateurs et Ouvriers de la Société.

Les dates de séjour, ainsi que la par-
ticipation aux frais, des parents, seront
fixées ultérieurement.

Les demandes d'inscriptions ont été
closes le 1^{er} mars.

Séjours en Angleterre

La circulaire n° 5 du 21 février 1950
du Service Social donne toutes les préci-
sions concernant les possibilités offertes
aux enfants des membres du Personnel
de la Société, pour un séjour en Angle-
terre.

Ces séjours peuvent désormais être
effectués selon les deux formules sui-
vantes :

— échange d'enfants avec le Per-
sonnel de l'Anglo-American Oil Co Ltd. ;

— séjours en camps de moisson en
Angleterre par l'intermédiaire de l'Alliance
Française.

N.D.L.R.

Un article sur les échanges d'en-
fants avec le personnel de l'Anglo-
American Oil Co Ltd paraîtra dans
notre prochain numéro (juin 1950).

(1) Les Retraites servies par les institutions de prévoyance, semblables à celles qui sont payées
par la S.F.P. ou la C.A.R.C.S.F.P. ne sont pas prises en considération dans l'appréciation du plafond
des ressources telles que fixées ci-dessus.

Cette condition de maximum de ressources n'est pas exigée des pensionnés ou rentiers de la
Sécurité Sociale qui, à 65 ans (60 ans en cas d'incapacité), bénéficient d'une pension ou d'une rente
revalorisée et d'un montant au moins égal à celui de l'allocation aux vieux travailleurs salariés.

Nous tenons à préciser que le plafond des ressources, pour bénéficier des Allocations aux Vieux
Travailleurs Salariés, appelées communément « Retraite des Vieux », n'est pas le même que celui prévu
pour l'obtention de la « Carte Sociale des Economiquement Faibles », celui-ci restant fixé à Fr. 75.000,
par an pour les célibataires, veufs ou divorcés et à Fr. 100.000 pour un ménage.

Le Docteur vous parle de LA VACCINATION ANTITYPHOÏDIQUE

L'AN dernier, dans plusieurs départements, a sévi une épidémie de fièvre typhoïde, qui a rendu nécessaire la vaccination, ou la revaccination par une injection de rappel, dans les régions où s'étendait l'épidémie. Bien que la pratique de cette vaccination soit acceptée par la plupart des gens, il reste toujours quelques récalcitrants qui cherchent à se soustraire à cette mesure prophylactique, qui a cependant donné ses preuves depuis la guerre 1914-1918. C'est ainsi que pour admettre les enfants dans les colonies de vacances, les autorités préfectorales ont ordonné, en 1949, qu'ils soient tous vaccinés contre les affections typhoïdique et paratyphoïdique A et B. Nous avons tenu, dans notre Société, à veiller d'une manière très sévère, jugée peut-être draconienne par certains, à ce que les enfants allant à Saint-Gilles subissent cette vaccination, et je dois dire que, dans l'ensemble, cette mesure a été suivie par presque toutes les familles. Tous les enfants présents à la colonie ont donc été vaccinés, mais il faut déplorer que certains enfants n'aient pas pu profiter de ce séjour vivifiant, parce que des parents apeurés ne voulaient pas les soumettre aux « tortures » de la vaccination. La mesure, appliquée chez nous d'une manière très rigoureuse, s'est révélée efficace, puisque sur le nombre des enfants présents, un seul a fait une paratyphoïde légère ; encore avait-il été vacciné par voie buccale (en province), alors que la vaccination à recommander, la seule efficace, est la vaccination par injection sous-cutanée, telle qu'elle est actuellement préconisée par l'Institut Pasteur. Si la vaccination est faite correctement, c'est-à-dire avec toutes les précautions d'asepsie de rigueur, stérilisation très soignée des seringues et des aiguilles, désinfection de la peau par une couche de teinture d'iode au moment de l'injection, mise au repos et diète de l'enfant pendant une journée ou deux, il n'y a à craindre



aucune complication. Bien entendu, seuls doivent être vaccinés les enfants ne présentant aucune tare organique et, en particulier, il faut s'assurer, préalablement à chaque injection, que les urines ne renferment pas d'albumine. La présence d'albumine contre-indique, en effet, formellement la vaccination. Le léger malaise, la gêne douloureuse qui persiste deux ou trois jours après l'injection du vaccin sont vraiment peu de chose en regard de la gravité de la fièvre typhoïde, bien qu'actuellement le pronostic de cette maladie se soit singulièrement transformé avec le traitement par la chloromycétine. Les infections typhoïdiques sont des maladies éminemment contagieuses. L'origine des épidémies se fait de la manière suivante : les bacilles d'Eberth, responsables de la maladie, sont émis par les matières fécales ou les urines des typhiques ou paratyphiques et vont souiller le milieu extérieur. Les bacilles survivent un certain temps, le bacille typhique étant assez résistant au froid et à la dessiccation. Il se conserve longtemps dans les poussières, peut vivre plusieurs mois dans le sol. L'épidémie se propage par l'eau. C'est pour cela que les puits, creusés le plus souvent dans la couche superficielle du sol, au voisinage des fosses à fumier et des fosses de w.-c. constituent un très grand danger, au point de vue typhique.

Tout le monde connaît les cas de fièvre typhoïde occasionnés par l'ingestion d'huîtres. L'eau contenue dans les huîtres conserve trois à quatre semaines les bacilles typhiques. Pour cette raison, il est très important d'établir une surveillance stricte sur les parcs à huîtres.

QUE FAUT-IL FAIRE EN TEMPS D'ÉPIDÉMIE ?

Il faut faire bouillir l'eau potable, ou bien mettre un comprimé de clonazone par litre d'eau (bien que ce produit donne à l'eau un goût qui ne soit pas très agréable). Il est préférable de s'abstenir de consommer des légumes crus s'ils n'ont pas été préalablement lavés avec de l'eau désinfectée, et il faut se laver soigneusement les mains avant de manger. Les mesures à prendre autour du typhique sont importantes, pour empêcher la dissémination des bacilles pendant une infection qui dure plusieurs semaines. Ces mesures ne peuvent être en réalité rigoureusement prises qu'à l'hôpital où l'on peut isoler le malade, désinfecter son linge, les selles, les urines, par les moyens appropriés. Il est pratiquement impossible d'effectuer cela à domicile. Mais la véritable lutte contre les affections typhoïdiques et paratyphoïdiques est réalisée par la vaccination. Actuellement, l'Institut Pasteur prépare un vaccin DT TAB, réunissant à la fois les vaccinations antidiptérique, antitétanique, antityphoparatyphoïdique A et B. C'est celui qui est en usage dans l'armée, où l'on ne constate pratiquement plus d'épidémies de typhoïde. Il est donc vivement recommandé aux familles de faire vacciner leurs enfants, surtout au moment des vacances, où le brassage des populations favorise la dissémination des germes pathogènes ; qu'elles soient rassurées : le léger désagrément de la piqûre n'est rien en regard de la rigueur de la maladie.

Dr J. GARELTY.



C'est **Esso** qui parle...

Dans l'Esso-Revue n° 19 d'Avril 1949, nous vous avons présenté MONSIEUR GUICHET qui réunit, à lui seul, pas mal de nos petits travers. Au bureau, sa façon de recevoir les visiteurs nous était apparue pour le moins "originale"; à vous de le juger aujourd'hui dans sa façon de répondre au téléphone!



★ M. Guichet, toujours très occupé, laisse indéfiniment tinter la sonnerie.
★ De méchante humeur, il répond « Allo-o-o ».



★ Fatigué, rêveur ou mal éveillé, un simple « Ouais ? » qui lui donne un air important.
★ Jamais, il n'annonce « Ici, M. Guichet, j'écoute ».
Et il laisse ainsi son interlocuteur dans l'embarras.



★ Si l'on demande un de ses collègues absent, sa réponse est invariable : « Pas là » !
Il ne lui vient pas à l'idée d'inscrire sur un bloc le nom du visiteur par téléphone, ni de demander s'il y a lieu de transmettre un message ou de rappeler.
★ Une communication lui parvient-elle par erreur ? Il n'essaye pas de l'aiguiller convenablement. « Ça n'est pas ici » et il raccroche. Il ne cherche

absolument pas à rendre service à son interlocuteur et à lui éviter des frais supplémentaires.



★ Quand il sort de son bureau, jamais il ne précise où il va et à quelle heure il sera de retour, pour qu'en son absence, les gens qui le demanderont puissent être utilement renseignés.



★ Quand M. Guichet demande une communication et l'obtient, non seulement il oublie de se présenter, mais il se perd en d'interminables discours.
★ Il cris dans l'appareil...



★ Ou pense à autre chose et fait répéter son interlocuteur...
★ Ce qui l'énerve... Dès lors, il répond par : « oui, non, oui, peut-être... bien sûr... »



★ Il écoure les propos, et, le sujet à peine entrevu, se retire de la conversation : « C'est entendu, alors au revoir, au revoir »...



★ Parfois, ses moindres phrases prennent un tour emphatique... Il prononce chaque mot avec affectation.



★ Dans le même temps qu'il s'entretient au téléphone, M. Guichet converse fréquemment avec un visiteur. Il fait ainsi répéter les deux, place sa main devant le récepteur pour le premier, puis reprend l'écouteur en s'adressant au second « Que disiez-vous ? »



★ M. Guichet écrit d'une main, de l'autre, compulse un livre. Si le téléphone sonne, il dispose rapidement le récepteur entre son épaule et sa joue. Il entend très mal et, lui-même, à l'autre bout du fil, est inintelligible. Parfois, l'appareil tombe et peut non seulement interrompre la communication, mais aussi se briser.

CONCLUSION

"At home", Monsieur Guichet est un homme affable et charmant; il ne laisse jamais attendre un visiteur derrière sa porte. Pourquoi ne pas se conduire de la même façon envers nos "visiteurs par téléphone" et considérer la sonnerie comme un appel à la porte de notre bureau? Qu'en pensez-vous?

VACANCES...

Cette année, comme l'année dernière, la Sous-Commission « Jeunes » a étudié pour vous les moyens les plus pratiques pour partir en vacances. Malheureusement, à la minute où nous remettons notre « papier » à la Rédaction, la plupart des organisations de vacances ne nous ont pas encore communiqué leur programme. Vous trouverez, dans les prochains numéros, des renseignements qui pourront vous être utiles. Dès maintenant, toutes les organisations de vacances ont été invitées à nous faire parvenir leurs propositions. Celles-ci seront centralisées par notre collègue, M. Plouzey, du département Construction et Entretien du Siège, qui pourra ainsi diriger, sur ces organisations, les personnes intéressées. Voici, toutefois, les premiers renseignements parvenus. Le Touring-Club nous a fait parvenir sa brochure de printemps, nous y avons relevé des séjours :

à la mer

De 5.600 à 9.000 fr. par semaine.

en montagne

De 3.900 à 7.700 fr. par semaine.

à l'étranger

Italie, Autriche, Espagne, de 5.820 à 12.000 fr. par semaine.

Une variété très étendue de voyages organisés : Côte d'Azur, Pays Basque, Pyrénées, les grandes oasis du sud algérien, le Maroc, les îles Baléares, le Portugal, la Hollande, l'Autriche, etc. Les prix s'étagent entre 9.000 fr. pour 9 jours jusqu'à 114.000 fr. pour 25 jours. **Tourisme et Travail** nous offre des séjours de 500 à 900 fr. par jour sur la Côte d'Azur et la Corse, de 550 à 1.100 fr. par jour en Alsace, de 600 à 1.100 fr. dans les Alpes, et de 500 à 1.000 fr. dans les Pyrénées. Pour les jeunes, des camps sous toiles à Plouhinec, Calvi, Aydat, Golfe Juan, etc., sont organisés. Les Eclaireurs de France nous proposent, pour les garçons de 14 à 18 ans, des séjours d'une quinzaine en juillet et août, pour le prix de 475 fr. par jour. D'autres renseignements vous seront donnés dans le prochain numéro de la Revue. A bientôt.

COMITÉ D'ÉTABLISSEMENT DU SIÈGE
Sous-Commission « Jeunes ».

Déjà, nous pensons aux prochaines vacances !

La France nous offre une grande variété de paysages, de « coins charmants » ;
il ne reste plus qu'à choisir, parmi ses pittoresques régions, celle où
nous aurons le plus de plaisir à passer notre congé,
la plus appropriée à nos goûts... et à nos moyens !



RÉDACTEUR EN CHEF-GÉRANT
PIERRE MOREL

ÉDITIONS SODICO-PARIS

RÉGIE DE CE DÉPÔT LÉGAL
2^e TRIMESTRE 1950

IMP. LANG, BLANCHONG ET C^{ie}
30, RUE DU POTEAU, PARIS